

Technická univerzita v Liberci  
**FAKULTA PEDAGOGICKÁ**

---

**Katedra:** Historie  
**Studijní program:** 2. stupeň  
**Kombinace:** Český jazyk – dějepis

**Československý automobilový průmysl  
a AZNP Mladá Boleslav  
v 80. letech 20. století**

**The czechoslovak car industry  
and AZNP Mladá Boleslav**

**in the eighties of the 20th century**

**Autoindustrie in Tschechoslovakei und AZNP Mladá  
Boleslav in 80er Jahre 20. Jahrhundert**

**Diplomová práce: 2008 – FP – KAH – 168**

**Autor: Tomáš Rosenkranz**

**Podpis:\_\_\_\_\_**

**Adresa: 5. května, 402**

**Smečno, 273 05**

**Vedoucí práce: Mgr. Kateřina Lozoviuková, Ph.D**

**Konzultant: Milan Kokstein a ing. Tomáš Hyan**

**počet stran 105; počet příloh 23, počet slov 28 953**

## **FAKULTA PEDAGOGICKÁ**

**461 17 LIBEREC 1, Hálkova 6**

**Tel.: 485 352 515**

**Fax: 485 352 332**

**Katedra: dějepisu**

### **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

**(pro magisterský studijní program)**

**pro (diplomant)** Tomáš Rosenkranz  
**adresa:** 5. května 402, 273 05 Smečno  
**obor (kombinace):** dějepis – český jazyk

**Název DP:** Společnost a automobil v ČSSR v 80. letech 20. století

**Název DP v angličtině:** The Society and the Car in the CSSR in 80' s of 20<sup>th</sup> century

**Vedoucí práce:** **Mgr. Kateřina Kočová**

**Konzultant:** Milan Kokstein

**Termín odevzdání:** 15. 5. 2007

Pozn. Podmínky pro zadání práce jsou k nahlédnutí na katedrách. Katedry rovněž formulují podrobnosti zadání. Zásady pro zpracování DP jsou k dispozici ve dvou verzích (stručné.resp. metodické pokyny) na katedrách a na Děkanátě Fakulty pedagogické TU v Liberci.

**V Liberci dne** 20. 4. 2006

.....  
**děkan** **vedoucí katedry**

**Převzal (diplomant):** .....

**Datum:** .....

**Podpis:** .....

## **Cíl práce:**

Diplomová práce se pokusí na základě studia pramenů a literatury charakterizovat hospodářskou situaci na trhu s automobily v 80. letech 20. století v ČSSR. Jedním z cílů bude snaha zhodnotit roli automobilů v prostředí společnosti 80. let. Diplomant zaměří svou pozornost i na život profesních řidičů a řidičů „laiků“, v této části práce bude vedle písemných pramenů a literatury využita metoda orální historie.

## **Metoda:**

Analýza archivního materiálu.

Syntéza pramenů a literatury.

## **Teze DP:**

1. Vymezení tématu studia
2. Charakteristika, kritika pramenů a literatury
3. Automobilový průmysl v 80. letech v ČSSR
4. Společnost a automobil v 80. letech v ČSSR
5. Celkové zhodnocení

## **Archivy:**

Archiv historie firmy Škoda Auto, Mladá Boleslav

## **Prohlášení**

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do její skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval(a) samostatně s využitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum:

Podpis:



## **Poděkování**

Text mé diplomové práce nemůže začít jinak než poděkováním lidem a institucím za jejich snahu pomoci, milý přístup a mnoho informací, jež mi poskytli. Všechny bych rád jmenoval na prvním místě, protože si moc cením jejich rad.

Jako první jmenuji Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s. a zvláště paní Bečkovou, která mi velice ochotně s čímkoliv pomohla a poradila.

V mnoha ohledech mi cenné informace poskytl redaktor časopisu Automobil revue, pan ing. Tomáš Hyan, proto i jemu moc děkuji.

Většinu informací pro svou práci jsme našli v knihovnách ve Slaném, na Kladně a v Liberci. Z tohoto důvodu i jim děkuji hlavně za milý přístup a ochotu.

Mé zvláštní poděkování patří paní Mgr. Kočové (dnes paní doktorce Lozoviukové), neboť byla ochotná se automobilového téma ujmout. I u ní platí, že bez její pomoci, vstřícnosti by má práce mohla jen těžko vzniknout.

Jednou z posledních konkrétních osob, které chci na tomto místě poděkovat, je má teta, paní Radoňová, jež mi pomohla sehnat, zapůjčit přes sebe mnoho knih k automobilové a hospodářské situaci 80. let 20. století.

Poslední místo v mém seznamu zauímají lidé, kteří si našli chvíli na vyplnění a zodpovězení dotazníku. Děkuji jim i zato, že byli ochotní, trpěliví mě poučit a vysvětlit mi mnohé pojmy, kterým jsem do té doby spíš nerozuměl, než rozuměl.

## RESUMÉ

Předložená práce se pokusila popsat situaci automobilového průmyslu v ČSSR během osmdesátých let 20. století. Jejím cílem bylo nastínit okolnosti, za kterých se mohla výroba automobilů rozvíjet a co ji negativně ovlivňovalo. Z tohoto důvodu bylo charakterizováno hospodářství i reformy Východního bloku a Československa. Celý stav byl obšírně popsán na základě poznatků z podniku AZNP Mladá Boleslav, proto byly oddíly práce věnovány historii, ekonomickému stavu značky, jednotlivým modelům i jejich prodeji. Vývoj všech československých vozů byl navíc ovlivněn stavem hospodářství země a státními směrnicemi. To se týkalo i automobilové reklamy, která byla v osmdesátých letech zaměřena na motoristický sport.

## RESUMÉ

The present graduation thesis attempts to search an issue of car industry in formel Czechoslovak republic in the period of the the eighties the 20th century. The main ambition of the thesis is to search and outloně the circumstances, in which a car production has developed, also with the negative moment sof that process. I tis a reason of an attempt the research and thesis, to outloně and charakterize an ekonomy and reforms in „Ost Block“ and in formel Czechoslovakia. As a result of research in „AZNP Mladá Boleslav“ copany, the thesis describes the whole situation in the koncern in the mentioned period. A particular sections of the work pertract an extend way a history of an institution and its car production, economic „status“ of this trademark, particular prototyps and thein marketing. A market trends and economic development of all czechoslovak car production was determined by the state of ekonomy the whole country and all its regulations and law. That situation was concerned also an issue of advertising and promotion of the car products, which was focused on „motosport“ activities dutiny the eighties of the 20th century.

## RESUMÉ

Vorgelegte Arbeit versucht die Situation der Automobilindustrie in ČSSR während der 80er Jahre 20. Jahrhundert vollzuschreiben. Ihrem Ziel war die Umständen anzudeuten, für die sich krmte der Automobilbau zu entwickeln und was den negative beeinflusst hat. Aus diesem Grund wurde die Wirtschaft auch die Reformen östliches Blocks und Tschechoslovakei charakterisiert. Der Ganze war ausführlich auf der Basis der Entkenntnissen aus dem Betrieb AZNP Mladá Boleslav aufgeschrieben, deshalb waren einzelne Arbeitsabteilungen der Geschichte, Wirtschaftzustand des Zeichens, einzelнем Modell auch ihrem Verkaufgewidmet. Die Entwicklung allen tschechoslovakischen Statten war zusätzlichen Richtlinien belindruckt. Es betrifft auch Automobilwerbung, die war in dem 80.er Jahren an Motoradsport abgezieht.

**Československý automobilový průmysl**

**a AZNP Mladá Boleslav**

**v 80. letech 20. století**

## Obsah

---

1 ÚVOD.....	10
2 KRITIKA PRAMENŮ A LITERATURY.....	13
2.1 Kritika pramenů.....	13
2.2 Kritika literatury.....	15
2.3 Dotazník.....	18
3 HOSPODÁŘSTVÍ.....	25
3.1 Ekonomický stav zemí socialistického bloku.....	25
3.2 Hospodářský vývoj Československa na počátku 80. let.....	27
3.3 Hospodářský vývoj Československa ve druhé polovině 80. let.....	29
3.4 Vliv hospodářského vývoje na obyvatelstvo.....	31
3.5 Platové ohodnocení obyvatelstva.....	33
3.6 Nákupní schopnost obyvatelstva.....	35
4 AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL.....	37
4.1 Prognózy ve vývoji automobilového průmyslu.....	37
4.2 Automobilový průmysl v Československu.....	39
4.3 Spolupráce československého automobilového průmyslu s ostatními zeměmi RVHP....	43
4.4 Užívaný materiál – plast.....	45
5 PODNIK V MLADÉ BOLESLAVI.....	47
5.1 AZNP Mladá Boleslav.....	47
5.2 Spolupráce AZNP Mladá Boleslav s časopisem Svět motoru.....	51
6 AUTOMOBILY Z AZNP MLADÁ BOLESLAV A AZNP TATRA KOPŘIVNICE.....	53
6.1 Škoda 110 R.....	53
6.2 Modelová řada Š 105/120/125/130.....	56
6.3 Úspěchy a neúspěchy řady Š 742.....	59
6.4 Konstrukční varianty odvozené z typové řady Š 742.....	61
6.5 Okolnosti vzniku Škoda Favorit.....	64
6.6 Spolupráce se studiem Bertone.....	67
6.7 Potíže spjaté s vývojem vozu Favorit.....	70
6.8 Potíže rané výroby a prezentace automobilu.....	73
6.9 Tatra 613 a historie firmy Tatra Kopřivnice.....	76

7 AUTOMOBILOVÝ SPORT.....	79
7.1 Význam automobilového sportu.....	79
7.2 Sport.....	81
7.3 Závodní automobily osmdesátých let.....	86
8 NÁKUP AUTOMOBILŮ.....	91
8.1 Faktory ovlivňující výběr vozu.....	91
8.2 Nakupování.....	95
8.3 Problémový prodej modelu Favorit.....	99
9 ZÁVĚR.....	101
10 SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY.....	105
SEZNAM ZKRATEK.....	111
SEZNAM PŘÍLOH.....	113

# 1 Úvod

---

Cílem diplomové práce je na základě studia pramenů a literatury popsat československý automobilový průmysl v osmdesátých letech 20. století. Toto téma jsem si vybral z několika důvodů. Od raného dětství mě přitahovaly osobní automobily všech možných značek. Zpočátku se jednalo o vozy, které vznikly v období I. republiky, protože nebylo možné přehlédnout jejich krásně tvarované karoserie, nebo chromované nárazníky, světlomety a jiné třpytivé lišty, jež se krásně leskly v záři světel reflektorů nebo pod sluncem. Skoro všechny tyto značky zanikly krátce před II. světovou válkou, nebo se musely státním nařízením přeorientovat na jiný druh výroby. To se týkalo i dvou největších československých výrobců automobilů, značek Škoda a Tatra.

Jejich první vozy se řadily do tzv. kategorie „předchůdci a veteráni“ a vintage. Mnozí automobiloví historici a kluby zařadili tyto automobily do skupiny vintage A, která zahrnuje nejstarší automobily až do vypuknutí I. světové války, a vintage B, jež se týká vozidel vyrobených do vzniku II. světové války.<sup>1</sup>

Můj zájem o tyto automobily časem poklesl a začal jsem se věnovat historii vozů a značek, působících na trhu od šedesátých let až do konce 20. století. Jedná se o období, kdy mnohé automobilové společnosti zanikly a místo nich se na trhu objevily nové. Skoro žádná z těchto firem nebyla po II. světové válce schopná vyrábět automobily pro všechny společenské vrstvy. Je možné konstatovat, že se některé z těchto firem přeorientovaly na výrobu lidových typů automobilů, či se výhradně specializovaly na produkci exkluzivních, drahých limuzín. Tato diferenciací společností na trhu s automobily se dotkla všech zemí světa. Jako příklad jsem si vybral koncern Fiat. Dodnes je známý produkcí levných a malých automobilů, které mu zajistily výsostné postavení na italském trhu a které se dovážely i do Československa. Málokdo si však vzpomene, že tento koncern vyráběl v sedmdesátých letech i drahé luxusní limuzíny typu Fiat 130, či sportovní modely Fiat Dino, jež nešly na odbyt, protože je produkoval výrobce lidových automobilů.<sup>2</sup>

Tento příklad měl dokumentovat stav na trhu s vozy, jenž nastal po II. světové válce. Stejně okolnosti se dotkly i obou československých výrobců automobilů, společností Škoda a Tatra. Obě značky vznikly v 19. století a krátce nato začaly s produkcí osobních automobilů.

---

<sup>1</sup> Kuba Adolf: Atlas našich automobilů 1, Praha 1987, s. 17.

<sup>2</sup> Fiat 130 Coupé, Atlas 1992, karta č. DC 381 46-09.

V období I. republiky získávají nová jména a vyrábí vozidla pro všechny sociální třídy, které si automobil mohly koupit. Po II. světové válce dochází ke specifikaci výrobního programu. Na rozdíl od západních značek se československé firmy nemohly samy přeorientovat. V době totalitního režimu platila jiná měřítka, než jaká znal demokratický svět. Produkce automobilů byla ovlivněna plánovaným hospodářstvím a direktivními vládními nařízeními pro znárodněné společnosti. Značka Škoda byla přisouzena výroba lidových automobilů a firma Tatra se stala výrobcem luxusních limuzín pro státní účely.

Všechny automobilové značky si tak během minulých desetiletí vytvořily své image, i pro které si je zákazníci oblíbili. K zesílení tohoto pojetí navíc přispívají různými reklamami. Zákazník postupně nabývá povědomí o specifikaci se jednotlivých značek např. na sportovní styl, společenskou prestiž, rodinný vůz atd.

Původní zadání mé diplomové práce znělo „Společnost a automobil v ČSSR v 80. letech 20. století. Vzhledem k nalezenému archivnímu materiálu bylo po dohodě s vedoucí práce přistoupeno k bližšímu specifikování tématu. Zaměřil jsem se na popsání stavu automobilového průmyslu během osmdesátých let 20. století. Většinu materiálu jsem získal při studiu v archívu firmy Škoda, a protože tato společnost vyráběla během osmdesátých let osobní automobily dostupné každému občanovi ČSSR, je velká část diplomové práce věnována značce Škoda a jejím automobilům. Název konečné verze práce zní „Československý automobilový průmysl a AZNP Mladá Boleslav v 80. letech 20. století“.

V roce 1948 ovládla politickou situaci v zemi komunistická strana. Byly zničeny všechny dosavadní možnosti trhu, jenž byl podřízen rozhodnutím totalitního režimu. Nastává období tzv. plánovaného hospodářství, kdy měly jednotlivé podniky přesně stanoveny, co mají vyrábět a kolik toho mají vyrobit. Omezena byla i jejich pravomoc, která se týkala změn vedení podniku, nebo rozhodování o výrobě a vývoji nových modelů. Všechny tyto náležitosti musely být projednávány s příslušným stranickým zástupcem. Mnozí z nich ani dané konstruktérské problematice nerozuměli.<sup>3</sup>

Reformy, které zavedl totalitní režim, se dotkly všech oblastí každodenního života.<sup>4</sup> Situaci komplikovaly i různé výbory, které se zabývaly angažovaností lidí ve straně. Zprávy těchto výborů následně ovlivnily možnosti občanů. Jednou z oblastí, kde příslušnost ke straně, či sympatie s režimem hrály důležitou roli, byl i nákup osobního automobilu. Situace se sice

---

<sup>3</sup> Více se touto problematikou zabývaly publikace o hospodářství např. Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989 nebo Hospodářství a sociální dějiny Československa 1918-1992.

<sup>4</sup> Příkladem může být měnová reforma z roku 1953. Byly znehodnoceny vklady všech obyvatel v poměru 1:50. Více se tímto tématem zabývala publikace „Velká peněžní loupež v Československu 1953“.

do počátku osmdesátých let v mnohém změnila, přesto nespokojenost s trhem a nabídkou jednotlivých modelů zůstala. Zákazníkům vadila malá nabídka různých typů osobních automobilů, jejich karosářských variant a koncem osmdesátých let i nedostatek automobilů k prodeji.

Velkou roli přitom sehrály právě hospodářské potíže země. Situaci zapříčinily nedostatek financí na vývoj nových modelů, čímž se stal československý automobilový průmysl zaostalým v porovnání s vývojem na Západě, a neuzavřené smlouvy s ostatními zeměmi Východu i Západu. Kromě těchto problémů se projevila i neefektivita centrálního řízení celého automobilového průmyslu, protože jednotliví subdodavatelé nebyli schopni plnit uzavřené smlouvy. Tím vším se musela zbývat i československá značka Škoda, jež vyvážela vozy do celého světa. Velká část diplomové práce byla proto věnována právě jí a jejím sportovním aktivitám, kterými se úspěšně snažila získat zákazníky celé Evropy, což potvrzují archivní materiály firmy Škoda a dobové motoristické časopisy.<sup>5</sup>

Práce je rozdělena do devíti kapitol. V první z nich se zabývám hospodářstvím. Tento oddíl je členěn do několika podkapitol, které byly věnovány hospodářské situaci Východního bloku a Československa. V následující kapitole jsem se pokusil stručně charakterizovat automobilový průmysl. Stěžejní část byla věnována mladoboleslavské značce Škoda a jejím osobním vozům. V této části jsem se snažil nastínit historii jednotlivých modelů i problémy společnosti AZNP Mladá Boleslav a její spolupráci s motoristickými časopisy. Sedmá kapitola se jmenuje Automobilový sport. V ní jsem se pokusil zdůvodnit význam motoristických závodů pro samotný prodej osobních vozů a popsat některé významné československé závodní automobily. Kapitola věnovaná Nákupu automobilů je členěna do tří podkapitol. V první jsem se snažil definovat, které faktory ovlivňují samotný výběr automobilů při nákupu. V dalších částech této kapitoly jsem se snažil popsat prodeje vozů a zvláštní oddíl si vyžádal prodej modelu Škoda Favorit.

---

<sup>5</sup> Archív historie firmy Škoda Auto a. s. – fond AZNP Mladá Boleslav; Svět motor, Automobil.



## 2 Kritika pramenů a literatury

---

### 2.1 Kritika pramenů

Diplomová práce je založena na studiu a komparaci pramenů a literatury. Stěžejními byly archivní materiály o hospodářství a výrobě podniku Škoda Auto, které jsou uloženy v Archivu firmy Škoda Auto a. s.<sup>6</sup> Informace, které byly užity v této diplomové práci, jsem čerpal z následujících zdrojů. Tím prvním byly již zmíněné archivní materiály, jež jsem měl možnost prostudovat v Archivu historie firmy – Škoda Auto a. s. Tyto materiály byly ovlivněny dobou, kdy vznikly. Dokumenty jsou proto psány specifickým jazykem, který je typický pro období totalitního Československa. Bylo tedy nutné naučit se tomuto „jazyku“.

Vedle archivního materiálu bylo v diplomové práci využito v podstatné míře také dobových časopisů. Jednalo se především o časopisy Svět motoru a Automobil, které se zabývaly automobilovým průmyslem.<sup>7</sup> Oba dva motoristické časopisy vykazují vysokou odbornou úroveň. Čtenáři byli ve velké míře věcně a srozumitelně informováni i o automobilech zahraniční provenience např. o vozech značek Lamborghini, Ferrari a Cadillac. Pozornost byla věnována také motoristické soutěži Formule 1. Odbornost časopisů byla patrná především v oblastech, které se zabývaly technickou stránkou vozů, nebo historií jednotlivých modelů automobilů. Totalitní doba se v časopisech projevila hlavně v užívání jazykově ideologicky zabarvených výrazů například při označování sociálních vrstev.<sup>8</sup> Patrné je to i ze struktury motoristického týdeníku Svět motoru. Jeho druhá strana prvního listu byla vždy věnována důležitým událostem Východního bloku.

Vedle těchto časopisů byly prostudovány i další noviny a časopisy.<sup>9</sup> Jedním z těchto časopisů byl měsíčník Automobil revue, jenž navázal na periodikum Automobil. Historii jednotlivých československých automobilů se věnuje na stránkách Nadace Elišky Junkové. Tato nadace se snaží důkladně popsat historii československých automobilů po stránce historické a technické. Velkou pozornost přitom věnovala mladoboleslavským modelům

---

<sup>6</sup> Archiv historie firmy Škoda Auto a. s. – fond AZNP Mladá Boleslav.

<sup>7</sup> Automobil 1980-1989; Svět motoru 1980-1989.

<sup>8</sup> V časopise bylo mnohokrát užito pojmu snobové, kterým byli označeni majitelé dražších automobilů např. Jaguárů a Maserati.

<sup>9</sup> Auto Hit; Auto magazín; Automagazín; Automobil; Automobil revue; Auto Tip; Auto Tip Extra; Rudé právo; SPEED; Stop; Svět motoru.

105/120/130, Garde/Rapid a Favorit společnosti Škoda. Některé informace o vývoji jednotlivých prototypů mladoboleslavského výrobce jsem získal při studiu časopisů Auto Hit a Auto Tip.

Vývoj modelu Favorit měl stranický význam, proto se jím zabývaly i noviny Rudé právo,<sup>10</sup> které jej veřejnosti představily na svých stránkách. Totalitní strana chtěla vozem Škoda Favorit demonstrovat konkurenceschopnost v oblasti automobilového průmyslu západním zemím.

Posledním zdrojem pramenů se stal dotazník. Náhodně vybraní respondenti buď vyplnili předem připravený dotazník, nebo jsem jej spolu s nimi prošel. Otázky jsem přečetl a jejich odpovědi zaznamenal. Respondenti vzpomínali na určité události z osmdesátých let. Každou takto získanou informaci bylo nutné prověřit si. Tyto vzpomínky jsou totiž subjektivního rázu a jsou významně ovlivněny časem, jenž od té doby uplynul, a pamětí jedince. Stejně jako v případě metody orální historie tak i zde může dojít k nepřesnostem ve výpovědích, nebo k nevzpomenutí si na konkrétní události.<sup>11</sup>

V případě této práce vzpomínali pamětníci na automobily, na trh a na svou profesi během osmdesátých let 20. století. Respondentům bylo položeno celkem 16 otázek. Na všechny otázky jich odpovědělo 25. Do práce nebyli zahrnuti tři pamětníci, kteří si nemohli vzpomenout, či zodpovědět některou z těchto otázek. Většina respondentů pocházela z Kladenska. Tito lidé byli převážně zaměstnáni v dělnických profesích a v současné době už dosáhli důchodového věku, nebo je jim dnes kolem padesáti let.

---

<sup>10</sup> Rudé právo, 1987, r. 67, č. 213, s. 1.

<sup>11</sup> Orální historií se zabýval Miroslav Vaněk v publikaci Orální historie ve výzkumu soudobých dějin.

## 2.2 Kritika literatury

Při seznamování se s informacemi o automobilovém průmyslu v Československu během osmdesátých let 20. století mi byla cenným zdrojem literatura, která byla v tomto období vydána. Čerpal jsem především z publikace Stanislava Minaříka *Automobily 1966-1985*.<sup>12</sup> Autor se v ní zabýval jednotlivými modely československé produkce. Publikace se věnuje i vývoji automobilového průmyslu a jeho historii.

V ČSSR v této době působili dva velcí výrobci osobních automobilů, značky Škoda a Tatra. Historie automobilky Škoda byla podrobně popsána v díle *L&K – Škoda II. Let okřídleného šípu* dvojice autorů Petra Kožíška a Jana Králíka.<sup>13</sup> V tomto díle se čtenář zároveň seznamuje s některými druhy prototypů, které společnost Škoda vyrobila. Více jsem se o nich dozvěděl z knihy *Škoda auta známá i neznámá. Prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934*, kterou napsali Lukáš Nachtman<sup>14</sup> a René Mario Cedrych.<sup>15</sup> Prototypy této značky byly popsány i v publikaci *Škoda. Z Kvasin do celého světa 1934-2004* autorů Vladimíra Holoubka a Jana Králíka.<sup>16</sup> Většina těchto děl končí osobním automobilem Škoda Favorit. K jeho historii vyšel dále článek v časopise *Dějiny a současnost*. Autorem byl Jiří Dufek a jeho studie se jmenovala *Příběh Škody Favorit. Osudy automobilové výroby v socialistickém Československu*.<sup>17</sup>

Historií podniku Tatra se zabýval Miroslav Gomola v knize *Historie automobilů Tatra*.<sup>18</sup> Je zde popsán vývoj osobních automobilů od konce 19. století až do roku 1997, kdy byla ve firmě Tatra ukončena produkce osobních vozidel. Informace k dějinám této značky mi poskytla i publikace *Tatra 603* od Jana Tučka.<sup>19</sup> <sup>20</sup>

Obě tyto firmy se zabývaly automobilovým sportem. Koncem sedmdesátých let se značka Tatra přestala účastnit těchto závodů, neboť se plně soustředila na produkci luxusních limuzín. Z tohoto důvodu většina československých závodních automobilů, které se podobaly

---

<sup>12</sup> Minařík Stanislav: *Automobily 1966-1985*, Praha 1987.

<sup>13</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: *L&K – Škoda II. Let okřídleného šípu*, Praha 1995.

<sup>14</sup> Vedoucí pracovník Archivu firmy Škoda Auto a. s.

<sup>15</sup> Cedrych Mario René a Nachtman Lukáš: *Škoda auta známá i neznámá. Prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934*, Praha 2003.

<sup>16</sup> Holoubek Vladimír a Králík Jan: *Škoda. Z Kvasin do celého světa 1934-2004*, Rychnov nad Kněžnou 2004.

<sup>17</sup> Dufek Jiří: *Příběh Škody Favorit. Osudy automobilové výroby v socialistickém Československu*. In: *Dějiny a současnost*, 2004, č. 4, s. 12-16.

<sup>18</sup> Gomola Miroslav: *Historie automobilů Tatra*, Brno 1998.

<sup>19</sup> Jan Tuček je významným redaktorem časopisu *Automobil revue*, kam přispívá svými články do Nadace Elišky Junkové.

<sup>20</sup> Tuček Jan: *Tatra 603*, Praha 2005.

silničním modelům, byla odvozena z vozů firmy Škoda. Historií závodů a jednotlivými závodními vozy se zabýval Karel Řepa v díle Premiéry nadšení.<sup>21</sup>

Možnosti automobilového průmyslu za totalitního režimu byly silně ovlivněny direktivními nařízeními a centrálním hospodářstvím. Z tohoto důvodu jsem se věnoval i dílům, která popisují, charakterizují československé hospodářství během osmdesátých let. Většinu informací jsem získal z knihy Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, kterou napsali Jan Steinar a Jiří Krol.<sup>22</sup> Toto téma zpracovali i Václav Průcha, jenž je autorem díla Hospodářství a sociální dějiny Československa 1918-1992,<sup>23</sup> a Tomáš Burda ve studii Transformační procesy v hospodářství středoevropských zemí v 20. století, jež vyšla v časopise Geografie v roce 2003.<sup>24</sup>

V diplomové práci jsem se snažil zachytit i sociální dějiny. Snažil jsem se popsat rozložení obyvatel ve společnosti podle profese a podle platu. Tyto indicie mi měly napomoci k lepšímu pochopení nákupní schopnosti obyvatelstva. Samotnému nákupu osobních automobilů jsem věnoval osmou kapitolu. Z tohoto důvodu jsem prostudoval knihu K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989.<sup>25</sup> Potřebné informace jsem našel i v díle Česká společnost a sociologické poznání. Problémy společenské transformace a modernizace od poloviny šedesátých let 20. století do současnosti, kterou napsal Pavel Machonin.<sup>26</sup>

S nákupem automobilů úzce souvisely události z padesátých let, protože byl omezen počet lidí, kteří si automobil mohli koupit, navíc v padesátých letech dvacátého století došlo k měnové reformě, jež se dotkla finančních úspor československého obyvatelstva. Tímto tématem se zabývali Jarmila Hásková v díle Československé bankovky, státovky a mince 1919-1992,<sup>27</sup> Zdeněk Jirásek a Jaroslav Šůla v knize Velká peněžní loupež v Československu 1953.<sup>28</sup> Informace o nákupu osobních automobilů v podniku Tuzex jsem získal mimo jiné i z díla Renault v českých zemích. Příběhy lidí automobilů od Jana Tučka.<sup>29</sup>

---

<sup>21</sup> Řepa Karel: Premiéry nadšení, Praha 1989.

<sup>22</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997.

<sup>23</sup> Průcha Václav: Hospodářství a sociální dějiny Československa 1918-1992, Brno 2004.

<sup>24</sup> Burda Tomáš: Transformační procesy v hospodářství středoevropských zemí v 20. století. In: Geografie, 2003, roč. 105, č. 1, s. 113-114.

<sup>25</sup> Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha 1999.

<sup>26</sup> Machonin Pavel: Česká společnost a sociologické poznání. Problémy společenské transformace a modernizace od poloviny šedesátých let 20. století do současnosti, Praha 2005.

<sup>27</sup> Hásková Jarmila: Československé bankovky, státovky a mince 1919-1992, Praha 1993.

<sup>28</sup> Jirásek Zdeněk a Šůla Jaroslav: Velká peněžní loupež v Československu 1953, Praha 1992.

<sup>29</sup> Tuček Jan: Renault v českých zemích. Příběhy lidí a automobilů, Praha 2005.

V této kapitole byly zmíněny jen některé tituly, jež byly v práci využity. Kompletní seznam všech použitých pramenů a literatury je uveden v Seznamu literatury na konci diplomové práce na stranách 105 až 111.

## 2.3 Dotazník

Tato podkapitola Kritiky pramenů a literatury je věnována rozboru otázek dotazníku a odpovědím respondentů. Jejich odpovědi mi byly cenným zdrojem informací, které jsem využil při psaní této práce. Při koncepci otázek jsem byl inspirován jednotlivými články a dotazníky z motoristických časopisů, především Světem motorů z osmdesátých let dvacátého století.

Dotazník byl předložen 28 respondentům, kteří byli náhodně vybráni. 3 dotazovaní si nemohli na některé události vzpomenout, a proto nebyly jejich odpovědi zahrnuty do práce. Pamětníci pocházejí ze středních a severních Čech. Většinou se jednalo o muže, kteří pracovali nebo stále pracují jako dělníci, nebo horníci. Tato skutečnost je dáno mimo jiné tím, že Kladensko bylo známo jako oblast těžkého průmyslu. Malá část respondentů pracovala v jiném oboru: úředník, prodavač, učitel a mezi pamětníky se objevil i redaktor motoristického časopisu. Tedy odborník na automobilový průmysl. Skoro všichni dotazovaní dosáhli důchodového věku, či jim je v současné době kolem padesáti let.

Respondenti mi měli zodpovědět 16 otázek. K deseti z nich se vyjádřili vlastními slovy, u zbývajících šesti otázek si měli vybrat jednu z nabídnutých možností. Dotazník se skládal z těchto otázek:

- 1, Koupili jste si automobil v 80. letech 20. století v Československu?
- 2, A který model automobilové značky jste si vybrali?
- Při výběru vozu jste byli ovlivněni
- 3, cenou vozu při koupi
- 4, spolehlivostí uvedeného modelu
- 5, designem (vzhledem vozu)
- 6, reprezentativností (ovlivnění tím, že vůz vlastní slavná osobnost, filmový hrdina atd.)
- 7, sportovními úspěchy značky (zahraniční i domácí soutěže, závody)
- 8, Co pro vás osobně automobil znamenal (jen spotřební věc, rodinného miláčka atd.)?
- 9, Byli jste nakonec se svým vozem spokojeni?
- 10, Byli jste spokojeni s nabídkou tehdejšího trhu (co se vám líbilo, či nelíbilo)?
- 11, O kterém voze jste tajně snili?
- 12, Automobil jste si koupili:

13, Jak dlouho jste čekali, než na vás jako nakupujícího přišla řada?

14, Museli jste zaplatit nějakou zálohu?

15, V jakém oboru jste byl v 80. letech zaměstnán?

16, A mohl bych se vás zeptat, kolik jste přibližně měsíčně vydělával?

První otázka zahajovala buď rozhovor, nebo vyplňování dotazníku. Deseti respondentům se dotazník předložil pouze k vyplnění s tím, jestli by byli tak hodní a mohli mi zodpovědět několik otázek. Zbývajícím pamětníkům jsem pokládal stejné, předem připravené otázky a jejich odpovědi zaznamenával. Mnohokrát jsme od daného tématu odbočili, neboť se mi respondent snažil i některé jiné okolnosti, které s tím úzce souvisely, podrobně vysvětlit. Po kladném zodpovězení první otázky jsme mohli pokračovat v rozhovoru, vyplňování dotazníku.

Ve druhém bodě dotazníku jsem zjišťoval, které osobní automobily si respondenti v ČSSR koupili. Po vyhodnocení této otázky mohu konstatovat, že náhodně vybraní respondenti užívali ve velké míře osobní automobily domácího producenta Škoda Mladá Boleslav. V menší míře byly používány automobily, které byly do ČSSR dovezené ze SSSR. Svou podstatnou roli při výběru vozidla sehrály možnosti československého trhu a hlavně vyšší cena dovezených vozů.

Na trhu se sice objevily i mnohem dražší automobily, které byly do Československa dovezeny ze Západu,<sup>30</sup> ale málokterý občan si je mohl pořídit. Koupit si je tak mohly díky vyšší pořizovací ceně pouze určité skupiny obyvatel, mezi nimi nalezneme i řezníky, číšníky, hoteliéry, nebo uznávané inženýry.

Z 25 respondentů si jich 16 koupilo osobní automobil značky Škoda a devět automobil, který byl vyrobený v zahraničí. Podrobněji se statistickému vyhodnocení této otázky věnuje následující tabulka.

---

<sup>30</sup> Například vozy značek Mercedes-Benz, BMW a Peugeot.

**Statistické vyhodnocení dotazníku, otázka č. 2: „A který model automobilové značky jste si vybrali?“**

<b>Název značky</b>	<b>Model</b>	<b>výrobce</b>	<b>Počet majitelů</b>
Škoda	110R, Rapid	ČSSR	2
Škoda	105	ČSSR	7
Škoda	120	ČSSR	4
Škoda	130	ČSSR	1
Škoda	Favorit	ČSSR	2
VAZ/Lada	1600	SSSR	3
VAZ/Lada	1500	SSSR	1
Moskvič	412	SSSR	1
Trabant	601	NDR	2
Wartburg	353	NDR	1
Polski Fiat	125 P	Polsko	1

Na třetí otázku: „Při výběru jste byl ovlivněn: cenou vozu při koupi?“ odpovědělo skoro 80% respondentů, že je cena osobního automobilu ovlivnila minimálně, nebo vůbec. Celou situaci nejlépe vystihl respondent, když k této otázce napsal: „Nerozhodovala, to auto jsem chtěl, tak jsem si půjčil.“<sup>31</sup>

Respondenti se shodně, kladně vyjádřili ke čtvrté otázce: „Při výběru jste byl ovlivněn spolehlivostí uvedeného modelu?“. Spolehlivost automobilu byla totiž důležitá pro všechny dotazované. Bylo to dáno i vysokou cenou vozu, protože málokdo by si chtěl za své peníze koupit zmetkový výrobek. Z tohoto pohledu se naštěstí škodovky řadily mezi spolehlivá auta, pravdivost tvrzení podporují nejenom informace od dovozců ze zahraničí,<sup>32</sup> ale i dlouhodobé testy automobilů Škoda v časopise Svět motorů.

U následující otázky č. 5 „Při výběru jste byli ovlivněni designem (vzhledem vozu)?“ se respondenti měli vyjádřit k vlivu designu karoserie na jejich rozhodování pro koupi vozu, či nikoliv. Tento bod dotazníku měl hrát teoreticky minimální roli, protože československý trh s osobními automobily byl velice omezen. Situaci však ovlivnily požadavky západních dovozců, kteří po mladoboleslavském výrobcu žádali nejenom inovace zastaralých modelů, ale i vývoj sportovního typu a nové verze, které by mohly účinně konkurovat západním značkám. Tyto automobily dostaly nové karoserie, jež měly národnímu podniku Škoda získat

<sup>31</sup> Viz Příloha dotazník č. 3.

<sup>32</sup> Více k tomu výroční hospodářské zprávy v Archívu historie firmy Škoda Auto a. s. – fond AZNP Mladá Boleslav a Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda II. Let okřídleného šípů, Praha 1995.



mnohé zákazníky v devizově výhodné cizině. Právě tvary modelů 110 R, Garde a Rapid zapůsobily na československé občany jako pravé sportovní automobily. Proto design karoserie hrál jednu z hlavních rolí při výběru vozu. Z 25 respondentů odpovědělo 78%, že jim na designu vozu záleželo.

Na následující otázku „Při výběru jste byli ovlivněni reprezentativností (ovlivnění tím, že vůz vlastní slavná osobnost, filmový hrdina atd.)“ odpovědělo pouze 15% respondentů kladně. Z tohoto důvodu mohu konstatovat, že respondenti nebyli ovlivněni významnými osobnostmi.

V otázce č. 7 „Při výběru jste byli ovlivněni sportovními úspěchy značky (zahraniční i domácí soutěže, závody atd.)?“ zaškrtnulo 78% respondentů odpovědi spíše ne a to mě nezajímalo. Kladně odpovídali hlavně majitelé sportovních automobilů typu 110R, Rapid a v menší vlastníci vozidel Š 130 a VAZ/Lada.

Přitom je možné konstatovat, že většina výrobců osobních automobilů spoléhá právě na tento typ reklamy jako například francouzský koncern Renault, jenž většině diváků a čtenářů oznamoval, že Renault a Alonso jsou mistři formule 1. V osmdesátých letech minulého století podobné reklamy mohla využít značka Škoda. Sicilský prodejce na to v rozhovorech s novináři upozorňoval.<sup>33</sup>

Další otázka „Co pro vás osobně automobil znamenal (jen spotřební věc, rodinného miláčka atd.)?“ měla charakterizovat postoj člověka k jeho automobilu. Tuto položku jsem do dotazníku zařadil po přečtení si rubriky v časopise Svět motoru. Redaktoři se pravidelně po celá osmdesátá léta v každém čísle na straně 20 ptali známých osobností na jejich vztah samých k osobnímu vozu. Respondenti automobil vnímali přibližně stejně jako známé osobnosti (M. Kopecký, J. Vinklář, J. Dvořák atd.), což znamená, že pro většinu z nich (83%) byl vůz jen spotřební věcí.

Na druhou stranu existovala skupina řidičů, již s automobilem soucítila a chovala se k němu jako k členovi rodiny. Z této skupiny je možné ještě vyčlenit řidiče, kterým se dostalo označení „sváteční řidiči“.

Následovala devátá otázka „Byli jste nakonec se svým vozem spokojeni?“. Tuto otázku jsem respondentům položil, protože po prostudování motoristických časopisů z 80. let jsem se dozvěděl, že ne každý motorista byl se svým vozem takto spokojen. Redaktoři se tehdy zabývali nekvalitními vozy z autobazarů, nepovedenými opravami a modelem Favorit z prvního roku výroby. Respondenti však byli se svými vozy spokojeni. Mnozí je dodnes

---

<sup>33</sup> Více jsem se této problematice věnoval v kapitole Automobilový sport.

užívají, k tomu uvedl jeden z dotazovaných: „Ano, jezdím s ním dodnes, motor perfektní, najeto přes 100 000 km.“<sup>34</sup>

Po zhodnocení otázky č. 10 „Byli jste spokojeni s nabídkou tehdejšího trhu (co se vám líbilo, či nelíbilo)?“ mohu konstatovat, že žádný z respondentů nebyl spokojen s nabídkou tehdejšího československého trhu. Všichni postrádali větší výběr modelů různých značek, různá užitková provedení (sedany, kombi, pick-upy roadstery atd.). Daná situace však nastala hlavně díky tomu, že československý trh a hospodářství byly ovlivněny dohodami se socialistickými státy a jejich zájmy.

Do dotazníku jsem zařadil i položku „O kterém voze jste si tajně snili?“. Respondenti uváděli hlavně názvy automobilových značek, jejichž vozy se do Československa nedovážely, ale jež respondenti znali z motoristických časopisů. Podrobné odpovědi této otázky byly vyhodnoceny v následující tabulce.

### **Statistické vyhodnocení dotazníku, otázka č. 11 „O kterém voze jste si tajně snili?“**

<b><u>Značka</u></b>	<b><u>Počet zájemců</u></b>	<b><u>Značka</u></b>	<b><u>Počet zájemců</u></b>
BMW	1	Lamborghini	1
Ferrari	3	Mercedes	5
Hudson	1	Š Rapid	2
Chevrolet	2	Š Favorit	3
Jaguar	2	Tatra	2
		Volvo	3

Šest z nich si přálo sportovní automobil (Ferrari, Lamborghini a Š Rapid), o luxusní limuzíně snilo třináct respondentů (BMW, Jaguar, Mercedes, Tatra a Volvo). Mezi vysněnými vozy se objevil model Š Favorit pravděpodobně proto, že se jednalo o zcela nový automobil, kterým se československý průmysl přiblížil západním výrobcům. Zvláštní kapitolu mezi vysněnými vozy tvoří značky, které vznikly ve Spojených státech amerických. Tyto automobily jsou mezi motoristy oblíbené především pro svůj design.

V otázce č. 11 „Automobil jste si koupili?“ se měli respondenti vyjádřit k tomu, kde si svůj automobil koupili. Většina z nich (9) si jej pořídilo přes inzerát. Jednalo se o nejčastější způsob nákupu osobního vozidla. Tento způsob však skýtal různá úskalí stejně jako druhý nejvíce rozšířený styl kupování vozu. Jednalo se o pořízení si vozu z autobazaru. Tehdy se

---

<sup>34</sup> Viz Dotazníky v Příloze.

tyto podniky nazývaly Klenoty. V dotazníku mi jej však čtyři respondenti přeškrtnli jako neexistující, což možná právě ovlivnil faktor zapomínání, nebo jejich označení pojmem Klenoty a ne autobazary. V menší míře si respondenti kupovali vozy v Mototechně a v Tuzexu. Podrobný rozbor této otázky je v tabulce.

### Statistické vyhodnocení dotazníku, otázka č. 12 „Automobil jste si koupili?“

<b>styl prodeje</b>	<b>počet vozů</b>
<b>Inzerát</b>	<b>9</b>
<b>Autobazar</b>	<b>6</b>
<b>Mototechna</b>	<b>5</b>
<b>Tuzex</b>	<b>3</b>
<b>Zdědil</b>	<b>2</b>

Následující dvě otázky „Jak dlouho jste čekali, než na Vás jako na kupujícího přišla řada?“ a „Museli jste zaplatit nějakou zálohu?“ jsem respondentům položil z několika důvodů. Krátce po roce 1948 nebylo snadné si koupit nový automobil. Zájemci museli skládat zálohu a tím byli zapsáni do pořadníku. Do osmdesátých let se sice mnohé změnilo, ale pořadníky byly nakonec znovu zavedeny, protože nebyl dovezen a vyroben potřebný počet osobních automobilů.

Na první z těchto dvou otázek odpovídali všichni respondenti stejně, ani jeden z nich nemusel zaplatit jakoukoliv zálohu. Do pořadníku byli zapsáni pouze ti dotazovaní, kteří si svůj automobil kupovali až na konci osmdesátých let. Týkalo se to hlavně obou majitelů vozu Škoda Favorit.

Následně jsem položil respondentům poslední dvě otázky „V jakém oboru jste byl v 80. letech zaměstnán?“ a „A mohl bych se zeptat, kolik jste si přibližně měsíčně vydělávali?“ Většina dotazníků byla vyplněna na Kladensku, tedy v kraji, který byl za totalitního režimu proslulý hlavně těžbou uhlí a zpracováváním oceli. Z tohoto důvodu tvořili nadpoloviční většinu respondentů dělníci, horníci, lidé zaměstnaní v hutích a sklář. Z dotazníku zároveň vyplynulo, že tito lidé měli vyšší plat než lidé zaměstnaní ve státní sféře nebo v obchodu. Výjimku tvořili redaktor odborného časopisu a zaměstnanec ministerstva zahraničí. Tento respondent měl vyšší mzdu pouze v případě, že byl vyslán na služební cestu do zahraničí.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Viz v Příloze dotazník č. 2.

**Statistické vyhodnocení dotazníku, otázky č. 15 „V jakém oboru jste byl v 80. letech zaměstnán?“**

<b>povolání</b>	<b>Počet</b>
<b>dělník</b>	<b>11</b>
<b>horník</b>	<b>4</b>
<b>úředník</b>	<b>6</b>
<b>prodavač</b>	<b>2</b>
<b>učitel</b>	<b>1</b>
<b>redaktor</b>	<b>1</b>

Na závěr této podkapitoly bych rád poznamenal, že všechny informace, které jsem od respondentů získal, odpovídají dobové situaci. Jejich vzpomínky byly přesné a výstižné. Navzájem se doplňovaly s odbornými texty o hospodářském stavu země v osmdesátých letech 20. století v ČSSR.

## 3 Hospodářství

---

### 3.1 Ekonomický stav zemí socialistického bloku

Hospodářský stav každé země je směrodatným činitelem, jenž určuje její možnosti v rozvoji a následně i při vývoji nových technologií, do kterých si mohou země dovolit investovat. Tyto technologie mohou být později užity i při vývoji a konstrukci dokonalejších automobilů. Československo, stejně jako ostatní země socialistického bloku, vstoupilo do osmdesátých let dvacátého století se stagnujícím ukazovatelem ekonomického růstu. Do konce osmdesátých let však došlo k jeho poklesu.<sup>36</sup> V neposlední řadě to znamenalo, že narostl i zahraniční dluh socialistických zemí. Spolu s tím ustával vývoj moderních technologií a země sovětského bloku přestávaly být konkurence schopné.

Hospodářství zemí socialistického bloku nebylo založeno na potřebách volného trhu, ale na direktivních nařízeních. Ta byla určena ujednáními vládnoucí komunistické strany, jež je pravidelně, ale málokdy uskutečnitelně rozvrhovala do tzv. pětiletok. Nereálnost celého plánu spočívala v tom, že hospodářský systém nebyl založen na potřebách kupujících. Průmyslové podniky sice vyráběly kvalitní zboží, jehož byl dostatek hlavně na export, ale během osmdesátých let právě v devizové cizině začaly postrádat odběratele pro své výrobky.

Zboží se totiž postupem času stávalo neprodejným a zastaralým. Svou měrou k tomu přispěla zastaralá technologie, která nemohla být z finančních důvodů modernizována a inovována. Následně došlo v socialistickém bloku k potížím s nákladností produkce. Komunistický režim se danou situací pokusil vykompenzovat nižšími cenami. V průběhu 80. let došlo ale k úplnému vyčerpání hospodářských možností.<sup>37</sup>

Jedním z důležitých ekonomických faktorů, který ovlivňuje hospodářskou situaci všech zemí světa, je ropa. Většina nalezišť této průmyslově důležité suroviny se nachází v zemích Středního východu. Omezení její těžby, produkce a dovozu způsobuje růst cen všeho zboží. Poprvé si tuto skutečnost uvědomily islámské země během čtvrté arabsko-izraelské války v říjnu roku 1973. Tehdy omezily její těžbu o 25% a prudce zvýšily cenu ropy

---

<sup>36</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997, s. 194.

<sup>37</sup> Kuklík Jan a Kuklík Jan: Dějiny 20. století, Praha 1999, s. 166.

o 70%.<sup>38</sup> Na Štědrý den roku 1973 byla její cena zvýšena ještě jednou. Světově byl tento jev označen jako „ropný šok“ a vedl k zániku několika automobilových značek. Měl však i své světlé stránky, neboť donutil zaoceánské výrobce automobilů k tomu, aby se pokusili snížit spotřebu pohonných jednotek.

Roku 1979 došlo k druhému „ropnému šoku“, neboť cena ropy na světových trzích znovu značně stoupla.<sup>39</sup> Odraz dobových událostí spjatých s ropnou krizí lze spatřit i v hlášení podnikového ředitele AZNP Škoda Mladá Boleslav ing. J. Banýra, který ve své výroční zprávě v roce 1982 napsal, že se roku 1981 snížila poptávka po osobních automobilech, neboť stoupla cena benzínu.<sup>40</sup>

Daná situace signalizovala určitou krizi vyspělých zemí západního světa. Dotkla se však nejenom jich. Byl to problém, který prověřil hospodářskou vyspělost všech států světa. Od roku 1983 nastala na Západě nová epocha ekonomického růstu, jež byla spojená s důkladnou modernizací a elektronizací výroby.

Obtížněji dané situaci mohly čelit země Východního bloku. U nich celou situaci zhoršovala neexistence volného trhu a svoboda podnikání. V roce 1985 došlo k reformám v samotném Svazu sovětských socialistických republik.<sup>41</sup> Tyto změny se dotkly v první fázi hospodářství. Byla zahájena tzv. přestavba hospodářství SSSR. Reformy ekonomického rázu následně vedly k požadavkům souvisejícím s transformací politického systému. Situaci v SSSR se pozorně věnovaly všechny satelitní státy, což potvrzují články v Rudém právu z roku 1987.<sup>42</sup> Státní podniky tehdy získaly větší pravomoci při rozhodování o své výrobě a stát zeslabil dohled nad nimi.<sup>43</sup>

---

<sup>38</sup> Hasenberg Bodo a kol.: *Kronika lidstva*, Praha 1995, s. 1039.

<sup>39</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: *Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989*, Karviná, Slezská univerzita 1997, s. 194.

<sup>40</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond Automobilové závody, národní podnik Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>41</sup> Touto problematikou se zabývali např. Martin E. Malia v knize *Sovětská tragédie. Dějiny socialismu v Rusku v letech 1917-1991*, nebo Václava Vebra v titule *Komunistický experiment v Rusku 1917-1991, aneb, Malé dějiny SSSR*.

<sup>42</sup> *Rudé právo*, 1987, č. 7, s. 3.

<sup>43</sup> Čapka František: *Dějiny zemí Koruny české*, Praha, Libri 1998, s. 759.

## 3.2 Hospodářský vývoj Československa na počátku 80. let

Druhý „ropný šok“ způsobil období recese v tržních ekonomikách západních zemí. Pro Československo to znamenalo i to, že se ztížil export zboží do devizové ciziny. Ztrátu odběru zaznamenaly všechny společnosti i mnou zkoumaný národní podnik Škoda Mladá Boleslav, jenž v tomto období vyvezl méně osobních automobilů oproti roku 1973, jak vyplynulo z informací ve Výroční zprávě o hospodaření závodu. Situace se zlepšila až v průběhu roku 1982 díky nižší ceně oproti konkurenci zahraničních značek.<sup>44</sup>

Uvedený stav vnějších i vnitřních problémů státní ekonomiky přiměl vedení komunistické strany ke snaze uvést do života novou reformu řízení národního hospodářství. Proto již v roce 1980, na konci šesté pětiletky, Ústřední výbor Komunistické strany Československa schválil dokument s názvem: Soubor opatření ke zdokonalení soustavy plánovitého řízení národního hospodářství po roce 1980.<sup>45</sup> V hlavních bodech se jednalo o následující:

- měla být překonána mezera mezi řídicími centry a konkrétními situacemi v jednotlivých podnicích, k tomu mělo vést i to, že tyto řídicí jednotky by měly přesné informace o produkci, vývoji atd.
- zabránit tomu, aby podniky nevykazovaly co nejsnadnějšími prostředky splnění příkázaného objemu produkce, což by pro ně znamenalo snadné získání maximálních státních dotací
- měly být posíleny pravomoci středního článku řízení ve vztahu k centrálním orgánům a zároveň ve vztahu k podnikům

Nově vypracovaný soubor opatření měl vést k jedinému, měl zlepšit podmínky, jež by vedly k úspěšnému započetí sedmého pětiletého plánu. Ten začínal rokem 1981 a končil rokem 1985. Mohlo by se zdát, že již prvním bodem se snažila ekonomika státu přiblížit přesným informacím o svém podniku, jeho stavu a o požadavcích trhu. Ale třetí bod naopak zdůrazňuje nutnost řízení podniku a ohled na požadavky trhu byl znovu opomenut. Tato snaha nepřipomínala nic jiného než prvky reformních opatření z druhé poloviny 50. let, a tak

---

<sup>44</sup> Archiv historie firmy-Škoda Auto a. s., fond Automobilové závody, národní podnik (dále jen AZNP) Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>45</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997, s. 195.

„průběh pětiletky nepředstavoval systematický rozvojový trend ale nevyvážené postrkování ekonomiky dopředu, jak to momentální situace dovolovala“.<sup>46</sup>

Po celá osmdesátá léta minulého století mohly všechny společnosti díky hospodářské situaci počítat s minimálními investicemi do výroby a vývoje. Mnohdy došlo k jejich úplnému omezení. Zároveň, aby došlo ke snížení výdajů národního hospodářství, byla snížena spotřeba surovin a materiálová náročnost. Mnohé materiály byly nahrazeny levnějšími. Státní podniky danou situaci řešily úvěrovými smlouvami, které však nebyly schopné ve většině případů splnit. Proto řada podniků žádala na pobočkách Státní banky československé (SBČS) o odsun termínů splátek.<sup>47</sup>

Hospodářskou situaci podniků navíc zhoršovaly neefektivní výběrové komise, které se staly jen administrativním zatížením společností.<sup>48</sup> Byly sice zařazeny do podnikových plánů, ale samy podniky o nich mohly rozhodovat minimálně. Výběrové a konkursní řízení bylo záležitostí státního plánu. Přes všechny tyto nepříznivé faktory (zbytečnou administrativu, zastaralou výrobu atd.) patřilo Československo k zemím s relativně nízkým zahraničním dluhem.<sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997, s. 195.

<sup>47</sup> Hásková Jarmila a kol.: Československé bankovky, státovky a mince 1919-1992, Praha 1992, s. 32.

<sup>48</sup> TAMTÉŽ, s. 32.

<sup>49</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997, s. 195.



### 3.3 Vývoj hospodářství Československa ve druhé polovině 80. let

Osmdesátá léta začala pro československé podniky hledáním úspor ve všech možných oblastech výroby. Mnohé z těchto úspor byly společností vnuceny používáním a dodáváním použitých nebo méně kvalitních materiálů.<sup>50</sup> Uvedená vládní usnesení donutila strojírenské výrobce klesnout k hranici možné únosnosti, což se odrazilo i ve výroční zprávě ředitele AZNP Kvasiny, který napsal, že zásoba polotovarů je pod limitem a že nebylo docíleno ani potřebného naplnění normativ zásob. Subdodavatelé nato reagovali zastavením dovozu potřebného materiálu. AZNP Mladá Boleslav se neplnění závazků domácích dovozců snažil řešit i za pomoci nadřízených orgánů, aniž by se mu povedlo docílit odpovídající nápravy.<sup>51</sup>

Státní podniky se rozhodly danou situaci vyřešit po svém. Některé z nich neudávaly přesný stav svého hospodaření. Ve výročních zprávách se maximálně zmínily o stavu ušetřených financí a kolik musely investovat do rozvoje svých továren, aby byly schopné konkurovat zahraničnímu trhu, pokud vyvážely výrobky do celého světa jako AZNP Mladá Boleslav. Je tedy možné konstatovat, že statistická čísla hospodářství během osmdesátých let minulého století dokazují všestrannou manipulaci s daty.<sup>52</sup>

Ekonomická reforma, která byla vyhlášena v roce 1980, nezanechala po sobě patrnější změny, což významně ovlivnila direktivní nařízení plánovaného hospodářství a nezměněný politický systém. Proto ani následující pětiletý plán z let 1986 až 1989 nepřinesl nic nového. Hospodářské potíže byly pravidelně všemi institucemi obcházeny a s jejich postupným řešením se počítalo obvykle vždy na následující rok nebo konec pětiletky, kdy se firmy snažily splnit všechny úkoly dané právě končící pětiletkou.<sup>53</sup>

Roku 1987 připravil ÚV KSČ poslední hospodářskou reformu, jež nesla název: Zásady přebudování hospodářského mechanismu ČSSR.<sup>54</sup> Bylo možné v ní vysledovat vliv ze dvou směrů. První z nich byl poznamenán hospodářskými změnami, které se začaly odehrávat v SSSR během druhé poloviny osmdesátých let. Druhý byl mnohem starší, jeho kořeny sahaly do druhé poloviny šedesátých let, kdy se Československo pokusilo o reformu

---

<sup>50</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>51</sup> TAMTÉŽ, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>52</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997, s. 195.

<sup>53</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>54</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997, s. 197.

shora (ale o tom se nesmělo oficiálně mluvit). Naopak vládnoucí politická strana tvrdila, že vychází z Ponaučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po XIII. sjezdu KSČ z roku 1970.<sup>55</sup> Propagátorem nové koncepce se stal předseda federální vlády L. Štrougal.<sup>56</sup>

Tato reforma z roku 1987 už prakticky nemohla účinně zasáhnout, neboť nevedla k oživení ekonomického růstu.<sup>57</sup> Trh sice reformní program potřeboval, ale musel by se dotýkat jeho skutečných potřeb. Ty by se daly vymezit následujícími body:

- obnovení mnohasektorového trhu (včetně obnovení soukromého)
- otevření trhu a tím i přijmutí nových technologií
- neřídít trh, ale podřídit jej nabídce a poptávce

11. listopadu 1989 komunistická strana odhalila na stránkách Rudého práva skutečný stav svého hospodaření. Československo mělo tehdy zahraniční dluh ve výši 12 miliard dolarů.<sup>58</sup>

Hospodářským vývojem jsem se na těchto stránkách zabýval z několika důvodů. Daný stav ovlivnil nabídku a poptávku po osobních automobilech, které se na československý trh dostaly (byly dovezeny ze zahraničí nebo dodány domácím výrobcem). Z uvedeného pohledu je patrné, že vývoj nových československých automobilů nemohl být uskutečněn ihned. K němu se mohlo dojít jen pomalými inovacemi výrobce nebo direktivním nařízením vládnoucí strany.

Tyto okolnosti se přičinily o to, že se na československých silnicích neobjevilo mnoho nových modelů domácích producentů, Škoda a Tatra. Domácím výrobcům proto nezbývalo nic jiného, než provádět každoroční inovace jen proto, aby uvedený model vydržel na trhu alespoň další rok. Navíc ekonomická situace ovlivnila i každého občana, neboť stagnace či propad ekonomiky kteréhokoliv státu nevedl ke zvyšování platů.

---

<sup>55</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997, s. 197.

<sup>56</sup> Bělina Pavel a kol.: Kronika českých zemí, Praha 2003, s. 838.

<sup>57</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997, s. 197.

<sup>58</sup> Čapka František: Dějiny zemí Koruny české, Praha 1998, s. 766.

### 3.4 Vliv hospodářského vývoje na obyvatelstvo

Hospodářský vývoj během osmdesátých let měl zároveň vliv na sociální poměry obyvatel Československa. Protože ani jedna z navrhovaných reforem se neukázala být účinná, musely si i vládní orgány přiznat, že styl direktivního hospodářství nemůže zemi vyvést z tíživé situace, ale naopak vede k jedinému, k jejímu zhoršování.<sup>59</sup> To je jeden z mnoha důvodů, jenž by mohl vysvětlovat, proč se noviny Rudé právo tolik zabývaly hospodářskými reformami, které byly navrhнутy ÚV KSČ a schváleny československou vládou v roce 1987. Na mnoha stránkách se ve stejném období tytéž noviny zabývaly ekonomickou reformou, prosazenou v SSSR Michaelem Gorbačovem.

Hospodářská stagnace kterékoliv země, měla vždy vliv na její rozvoj, což např. nedávná historie dokázala v několika stech případech (Německo, Španělsko, Portugalsko atd.). Jako příklad jsem vybral situaci v Německu během třicátých let dvacátého století. Než se k moci dostala Hitlerova strana NSDAP, bylo zapotřebí několika hospodářských výpomocí ze strany USA, jež byly následně ochromeny ekonomickou krizí z roku 1929. Teprve s nástupem jednoho z nejhorších diktátorů světa se země dostala z hospodářské krize,<sup>60</sup> ale za cenu, že mírové hospodářství, svoboda volného pohybu pracovních sil byly omezeny na minimum a veškerý průmysl byl podřízen přípravám na válku. Kladný efekt se dostavil, protože hospodářská situace Německa se na určitou dobu stabilizovala. Tento příklad jsem zvolil, protože se týká československého historického souseda, jenž musel také projít hospodářskými krizemi a je na tom v současné době hospodářsky velice dobře.

Dějiny Československa byly po II. světové válce určovány totalitním stylem vlády komunistické strany. Tato strana se zapřičinila o to, že na žádost diktátora Stalina ČSSR krátce po válce odmítlo hospodářskou pomoc ze strany USA, tzv. Marshallův plán,<sup>61</sup> čímž se ze země pomalu stával hospodářský a politický satelit SSSR.

Ekonomická krize do jisté míry vedla i k poklesu porodnosti, což bylo dáno na jedné straně nejen vysokou zaměstnaností obyvatel,<sup>62</sup> ale na straně druhé stále dostupnější antikoncepcí. Podle statistik v polovině 80. let dvacátého století dosahoval poměr ekonomicky

---

<sup>59</sup> Bělina Pavel a kol.: Kronika českých zemí, Praha 2003, s. 838.

<sup>60</sup> Rainer Zitelmann, Adolf Hitler a jeho cesta k moci, Praha 1993, s.82.

<sup>61</sup> Kosatík Pavel a Kolář Michal, Jan Masaryk. Pravdivý příběh, Praha 1998, s. 270.

<sup>62</sup> Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha, Vysoká škola ekonomická 1999, s. 30.

aktivního obyvatelstva k práceschopnému obyvatelstvu hodnoty 83,5%.<sup>63</sup> Ekonomicky aktivní lze přitom definovat jako lidi, kteří byli skutečně zaměstnaní a pracovali. Oproti tomu práceschopné obyvatelstvo tvořili všichni občané, již teoreticky pracovat mohli, ale bránila jim v tom např. nevyléčitelná nemoc, tělesná invalidita, vykonávání trestu atd. Do dané situace navíc zasahuje ta skutečnost, že zaměstnanost v ČSSR byla umělá, každý byl oficiálně někde zaměstnán, ve skutečnosti tam však vůbec pracovat nemusel.

Během osmdesátých let se začalo měnit procentuální rozvrstvení mezi zaměstnanci, kteří pracovali v primární, sekundární a terciální sféře.<sup>64</sup> Každá z těchto oblastí byla jinak platově ohodnocena. Po prostudování literatury mohu konstatovat, že nejvyšších mezd dosahovali lidé zaměstnaní v těžkém průmyslu. V 80. letech začaly odborové svazy kritizovat časté změny mzdových předpisů. Požadovaly, aby došlo k urychlenému snížení administrativní náročnosti mzdové soustavy,<sup>65</sup> neboť do položek tvořících výslednou částku se započítávaly připočitatelné a odpočitatelné položky. Z toho kritici usuzovali, že většina platů mohla být vyšší, než byl základ dotvářený jednotlivými položkami.

### Vývoj zaměstnanosti podle sektoru<sup>66</sup>

<b><u>Zastoupení obyvatel v procentech</u></b>	<b>1980</b>	<b>1985</b>	<b>1988</b>
<b>Primární sféra</b>	<b>13,5</b>	<b>12,6</b>	<b>12,1</b>
<b>Sekundární sféra</b>	<b>47,1</b>	<b>46,6</b>	<b>46,8</b>
<b>Terciální sféra</b>	<b>39,4</b>	<b>40,8</b>	<b>41,1</b>

<sup>63</sup> Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha 1999, s. 31.

<sup>64</sup> Primární hospodářská činnost zahrnuje zemědělství: v československých poměrech pěstování plodin, chov hospodářských zvířat, rybolov a v menší míře lov; a těžební průmysl. Suroviny, které se takto získají zpracovávají zaměstnanci sekundární sféry hospodářství. Sekundární sektor je následně dělen na těžký (materiál se dále upravuje) a spotřební (výrobky k přímému užití). Terciální hospodářská činnost neprodukuje žádné výrobky, ale zahrnuje oblast služeb obyvatelstvu (př. autodopravci, učitelé, číšníci, doktoři atd.)

<sup>65</sup> Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha 1999, s. 35.

<sup>66</sup> TAMTÉŽ, s. 32.

### 3.5 Platové ohodnocení obyvatelstva

V osmdesátých letech minulého století byli všichni obyvatelé Československa vedeni jako trvale zaměstnaní. Na jednu stranu to byl způsob propagandy komunistické strany, která takto navenek dokazovala, že se umí postarat o zaměstnání všech obyvatel země, zatímco vyspělé země na Západě trpí nezaměstnaností. Na druhou stranu nezaměstnaní v ČSSR byli označeni za příživníky, což bylo trestné. Přesto nebyl úplně každý občan ve stálém pracovním poměru. Bylo to dáno už uvedenými výjimkami.

V 80. letech rostly nominální mzdy přibližně o 2%, ale ve skutečnosti docházelo ke zvyšování pouze o 0,2% za rok.<sup>67</sup> Podle ekonomických příruček znamená nominální mzda sumu, která se po odečtení všech daní a pojištění objeví na výplatní pásce. V protikladu k tomu rostly mzdy o pouhé 0,2% za rok. To znamená, že spolu s platy rostou i ceny zboží a služeb, díky kterým si občan mohl ročně kupovat o 0,2% zboží více než v předešlém roce.

Nejnižších platů ve státě přitom dosahují lidé se základním, nebo žádným vzděláním. Všechny státy na světě si vysoce cení odborníků, proto investují do vzdělávání obyvatel. Ne vždy přitom dochází zákonitě k vysokému ohodnocení vysokoškolsky vzdělaných lidí, což se týkalo i socialistických republik, Československa nevyjímaje.

#### MZDOVÁ REALCE PODLE VZDĚLÁNÍ<sup>68</sup>

<b><u>Rok/suma v Ksč</u></b>	<b><u>1984</u></b>	<b><u>1988</u></b>
<b>Základní vzdělání</b>	<b>2428</b>	<b>2660</b>
<b>Vyučení</b>	<b>2959</b>	<b>3275</b>
<b>Úplné střední vzdělání</b>	<b>3003</b>	<b>3273</b>
<b>Vysokoškolské vzdělání</b>	<b>3789</b>	<b>4213</b>

Po celá desetiletí komunistické totality byly generace lidí přesvědčovány o tom, že vzdělaná inteligence žije z výdobytků dělníků a zemědělců a že žije na jejich úkor. Mohu konstatovat po prostudování několika titulů, které se zabývaly hospodářskou situací ČSSR v osmdesátých letech, že se tato skutečnost projevila i na výplatní pásce. Například učitelé a

<sup>67</sup> Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha 1999, s. 32.

<sup>68</sup> TAMTÉŽ, s. 94.

zdravotníci si v roce 1984 vydělali přibližně 3011 Kčs, oproti tomu byli zaměstnanci v zemědělství ohodnoceni 3170 Kčs a dělníci v hutnictví dokonce 4174 Kčs.<sup>69</sup>

Tato skutečnost vyplynula i z analýzy mnou vytvořeného dotazníku. Například jeden respondent pracoval v osmdesátých letech jako dělník ve sklářském průmyslu. Jeho měsíční plat přitom činil 3500 Kčs. Oproti tomu státní zaměstnanec, který pracoval na ministerstvu zahraničí, si vydělával měsíčně 2000 Kčs. Jeho plat však výrazně stoupl ve chvíli, kdy byl vyslán na několik let do zahraničí.<sup>70</sup>

V rozmezí let 1984 až 1988 měli zaměstnanci se základním vzděláním o 23% nižší výdělky v porovnání s pracovníky se středním vzděláním a o 56% nižší proti vysokoškolsky vzdělaným lidem.<sup>71</sup> Uvedené informace se týkaly jednoho a téhož oboru podle určitého stupně dosaženého vzdělání. Přesto byly platy absolventů vysokých škol značně podhodnoceny ve srovnání se západním světem. Nerovnost platového ohodnocení byla v osmdesátých letech patrná i mezi muži a ženami, neboť jejich mzda dosahovala jen 67,9% v porovnání k platu muže se stejným stupněm vzdělání.<sup>72</sup>

Absolventi středních a vysokých škol měli nižší plat ve srovnání s jejich vrstevníky s nižším vzděláním, protože vstoupili později do pracovního procesu. Jakoby nikdo nemínil brát na zřetel, že se několik let na vysoké škole připravovali na své budoucí povolání. Jakoby skutečně žili na úkor dělnictva a rolnictva po celou dobu svých studií. Jejich plat dosáhl úrovně mzdy dělníka se základním vzděláním ve chvíli, když jim bylo 30 až 35 let.<sup>73</sup> Toto věkové rozmezí mohl významně ovlivnit ještě jeden faktor a to prostředí, kde lidé žili. Platy zaměstnanců v regionech s převahou těžkého průmyslu byly až o 10% vyšší než v jiných krajích.

Kvalifikovaní dělníci a pracovníci pro řízení výroby byli přitom upřednostněni i vůči konstruktérům a projektantům, tedy opět před vzdělanějšími lidmi. Vysoce ceněna byla práce v namáhavém a zdraví škodlivém prostředí, čehož využívali právě dělníci. Během osmdesátých let odmítali tito lidé opouštět obory, kde nebylo vyžadováno vyučení.<sup>74</sup> Pokud by totiž přešli na pozice, které by vyučení vyžadovaly, došlo by okamžitě k snížení jejich platů, neboť by zde muselo proběhnout jejich zaučení a vlastně by se jednalo o nový nástup do zaměstnání.

---

<sup>69</sup> Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha 1999, s. 93.

<sup>70</sup> Viz Dotazníky v Příloze.

<sup>71</sup> Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha 1999, s. 39.

<sup>72</sup> TAMTÉŽ, s. 42.

<sup>73</sup> TAMTÉŽ, s. 41

<sup>74</sup> TAMTÉŽ, s. 40.

### 3.6 Nákupní schopnost obyvatelstva

Tíživá hospodářská situace do značné míry zkomplikovala možnosti trhu. Příčiny bylo možné hledat ve vnitřních i vnějších vlivech. Vnější byly ovlivněny pohybem cen na světových trzích. Ty vyvolaly tzv. ropné šoky, neboť dojde-li ke zdražení pohonných hmot, roste s nimi okamžitě i cena ostatního zboží a služeb. Druhý podnět, jenž vedl ke zdražování produktů, vycházel částečně z tzv. falešných inovací.<sup>75</sup> Státní podniky se pokusily dosáhnout vyšších zisků tím, že mnohdy na své zboží pouze vydaly nové etikety, či upravily vzhled prodáváného výrobku, aniž by se pokusily změnit jeho kvalitu.

Už z výše zmíněných důvodů muselo dojít i k podstatnému snížení nákupní schopnosti obyvatelstva, neboť mzdy rostly oproti cenám jenom o 0,2% za rok. Koupěschopnost obyvatelstva tak byla od počátku osmdesátých let do poloviny osmdesátých let zredukována přibližně o 20% a to díky zvýšení maloobchodních cen.<sup>76</sup> Z tohoto důvodu si nemohla většina rodin pořídit nové zboží do domácnosti. Nezbylo jim jiné východisko, než aby se pokusily prodloužit jejich životnost a atraktivnost různými kutilskými zásahy.

Jeden z mnoha četných ukazovatelů, jenž nás o tomto snížení nákupní schopnosti obyvatelstva informuje, je i prodej osobních automobilů v ČSSR. Podle statistických údajů na začátku pětiletky v roce 1975 připadalo na jeden automobil přibližně 9 lidí, do konce této pětiletky nedošlo k velkým změnám. Materiály z archivu v Mladé Boleslavi uvádějí přesné číslo, v roce 1980 se na československých silnicích pohybovalo 1 713 tis. automobilů,<sup>77</sup> což znamená 9 osob na jeden automobil.

Následovala léta stagnace a teprve po polovině osmdesátých let se počet jedinců na jeden vůz snížil. Podle archivních materiálů k propagaci nového modelu Škoda Favorit to bylo v roce 1987 5 lidí na jeden automobil.<sup>78</sup> Daný prospekt měl navíc dokumentovat úspěšnost československé motorizace do roku 1987. Shodné údaje se nachází i v deníku Rudé právo, kde bylo uvedeno ve statistice, že v roce 1987 připadá 49 osobních automobilů na 100 domácností.<sup>79</sup>

---

<sup>75</sup> Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997, s. 208.

<sup>76</sup> Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha 1999, s. 58.

<sup>77</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 90, Rallye 1986-1987.

<sup>78</sup> TAMTÉŽ.

<sup>79</sup> Rudé právo, 1987, č. 83, s. 3.

Je třeba si uvědomit, že osobní automobil patřil v ČSSR v osmdesátých letech k nedostatkovému zboží. Stát neměl na dovoz osobních automobilů ze zahraničí a vyrobené vozy expandoval do zahraničí kvůli tolik potřebným financím. A nebyl to pouze osobní automobil. Byla to i jízdní kola, šicí stroje, dámská kosmetika a řada dalších výrobků.

Během osmdesátých let žily v ČSSR převážně rodiny tvořené rodiči a dvěma dětmi. Zaměstnaní museli být oba rodiče, měsíčně přispívali do společné kasy sumou lehce přesahující 6000 Kčs. Do statistiky obyvatel, kteří vlastní automobil, byly započítány i neúplné rodiny a rodiny žijící s důchodci, jež s velkou pravděpodobností žádný automobil neměly, protože si jej nemohly dovolit koupit. Za hranici existenčního minima se přitom podle standardu OECD považoval příjem na osobu ve výši 0,42% průměrného příjmu v národním hospodářství.<sup>80</sup>

Dalším stupněm chudoby bylo pásmo omezené spotřeby, což znamenalo měsíční příjem 1000 Kčs na osobu. V Československu žilo v této kategorii 179 tisíc rodin.<sup>81</sup> Většina rodin se tomu snažila předcházet. Z tohoto důvodu byla málokterá žena v domácnosti a zároveň pracovalo velké množství osob v poproduktivním věku.

Ekonomické faktory vedly k tomu, že většina prodejců, řemeslníků, či řezníků si přivydělávala tzv. „melouchy“<sup>82</sup> a brala úplatky. K vyšší životní úrovni kadeřníků a restaurantů přispívalo i spropitné, jež v jejich případě převyšovalo až šestkrát nominální příjmy z oficiálního zaměstnání.<sup>83</sup> Nelze se proto divit, že právě oni tvořili tu třídu, která si mohla relativně dopřát luxus i za komunistického režimu, například tuzexová auta. Této skutečnosti si povšimli spisovatelé i filmaři detektivek, jež právě z číšníků a hoteliérů tak rádi dělali padouchy a rozvraceče socialistického státu. Jako příklad bych uvedl dva romány: Šedobílý démon od Jana Cimického a Sedmé oddělení od Vojtěcha Steklače.<sup>84</sup>

---

<sup>80</sup> Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha 1999, 52.

<sup>81</sup> TAMTÉŽ, s. 53.

<sup>82</sup> Melouch – vykonaná práce za mzdu, která není následně zdaněna. Jedná se o okrádání státu.

<sup>83</sup> Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha 1999, s. 60.

<sup>84</sup> Jan Cimický: Šedobílý démon, Praha 1988; Vojtěch Steklač: Sedmé oddělení, Praha 1984.



## 4 Automobilový průmysl

---

### 4.1 Prognózy ve vývoji automobilového průmyslu

Jako ostatně každý velký průmyslový podnik, tak i automobilové společnosti se snaží mít dopředu vypracované studie, jakým směrem se bude vyvíjet automobilismus v budoucnu. Tyto plány mají pomoci udržovat technologický náskok před konkurencí a přibližovat nové technologie veřejnosti. Některé inovace se v budoucnu skutečně objeví v automobilovém průmyslu a budou patentovány, na jiné se velice rychle a rádo zapomene. Mnohdy přitom vznikají fascinující studie, vize, jež připomínají vozy budoucích hvězdných válek. Částečně se podobají raketám na kolech. Kabina řidiče nemá svým vzhledem daleko ke kokpitu stíhacího letounu a pohonnou jednotkou se stávají turbínové motory.<sup>85</sup> Typickým zástupcem těchto projektů automobilového průmyslu v USA během šedesátých let byl např. koncern General Motors (GM).

Podobné projekty vytvářelo i kterékoliv italské designérské studio a obdobně tomu bylo i v Československu. Zde je nutné uvědomit si, že si československý průmysl nemohl dovolit vývoj řady náročných projektů z finančních důvodů. Přesto během šedesátých let byli konstruktéři vyzváni komunistickou vládou, aby vypracovali studii, jak bude vypadat automobilový průmysl v osmdesátých letech 20. století. Jednalo se o vládní usnesení č. 417 z 26. února 1962.<sup>86</sup> Kvůli tomuto ujednání vznikly dvě komise, jedna byla technická a druhá ekonomická. Podle nich mělo dojít ke zvýšení produkce osobních automobilů do roku 1980 oproti roku 1962 až 7,2 krát.

Konstruktéři vycházeli z předpokladů, že stavba automobilů bude vypadat zcela jinak než v šedesátých letech. Dokonce ani samotný osobní vůz neměl už mít své tradiční funkce. Podle vypracované studie měl být automobil příštích desetiletí ovládán pouze plynovým pedálem a brzdou. Tato vize trochu připomíná dnešní modely s automatickou převodovkou.

V porovnání se šedesátými léty mělo dojít ke snížení hmotnosti pohonné jednotky. Vývoj dle nich směřoval k motorům s rotačními písty a ke spalovacím turbínám. Dodnes se však účinně nepodařilo vyřešit problémy rotačních motorů. Byly případy, kdy se

---

<sup>85</sup> Automobil revue, 2007, r. 50, č. 11, s. 58-60.

<sup>86</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 3, Účet ztrát a zisků, zasedání CZV (celozávodního výboru) KSČ.

automobilové společnosti pokusily o výrobu verzí s rotačním motorem, ale narazily na nespolehlivost a vysokou spotřebu těchto pohonných jednotek. Uvedené problémy rotačních agregátů dokázala spolehlivě vyřešit japonská značka Mazda.<sup>87</sup> Jejich Wankelův motor poháněl model Mazda RX7, jenž se začal vyrábět v roce 1978. Informaci si lze ověřit v každém propagačním materiálu firmy Mazda.

Karoserie, tedy část vozu, jež na nás vždy zapůsobí na první pohled, měla být v budoucnu nosná. Nosná kostra karoserie by byla vytvořena z odlévaných částí z pevné lehké slitiny, nebo měla být vyrobena z plastické hmoty.<sup>88</sup> Na tuto část automobilu by byly později připevňovány panely z plastické hmoty a to buď mechanicky, nebo lepením. Tvar vozu měl být co nej aerodynamičtější a interiér co nejbezpečnější. Podvozek nových vozů by byl pravděpodobně montován z lehkých a temperovaných slitin.

Podle prognóz obou skupin by pravděpodobně vzrostla spotřeba plastových hmot a to až o 280% v porovnání s rokem 1960.<sup>89</sup> Usuzovali, že se budou z plastového materiálu vyrábět v budoucnu dveře, kapoty, víka, masky chladičů. K tomuto přesvědčení je přiměly úvahy nad tím, že je nutné snížit celkovou hmotnost vozidla a co nejvíce při jeho výrobě ušetřit.

Z jejich studie vyplynul i názor na budoucí motorizaci obyvatel, která měla v roce 1980 dosáhnout 6 a půl obyvatele na jeden vůz.<sup>90</sup> Jak se později v osmdesátých letech mohli sami konstruktéři přesvědčit, jejich představy se nepovedlo zrealizovat.

---

<sup>87</sup> Rive Box Rob de la: Encyklopedie sportovních vozů. Sportovní vozy 1945-1975, Praha 1999, s. 205.

<sup>88</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 3, Účet ztrát a zisků, zasedání CZV KSČ.

<sup>89</sup> TAMTÉŽ.

<sup>90</sup> TAMTÉŽ.

## 4.2 Automobilový průmysl v Československu

Od roku 1948 byl československý automobilový průmysl tvořen několika kategoriemi. Za prvé se jednalo o výrobu všech materiálů, které dohromady tvoří výsledný vůz, jako jsou brzdy, svíčky, pneumatiky atd. Další část průmyslu se týkala produkce náhradních dílů na karoserii a podvozek. Tímto se z velké části zabývaly pobočné závody automobilových společností Škoda, Tatra, Liaz, Avie a Karosa. Například pro firmu Škoda je konstruovaly pobočné závody ve Vrchlabí a v Kvasinách, jak dokazují výroční zprávy ředitelů vedení AZNP Mladá Boleslav.<sup>91</sup> Posledním oborem, kterým se automobilový průmysl zabýval, byla konstrukce nákladních, dodávkových vozů a autobusů, motocyklů Jawa a ČZ, v neposlední řadě i výroba osobních automobilů.

Tuzemští výrobci zásobovali svými produkty nejenom domácí trh, ale své zboží dodávali i do všech zemí světa. Z tohoto důvodu je možné staré vozy Škoda potkat v afrických státech, ale i v Americe. V rámci státního plánování zemí RVHP dosahovala produkce automobilového průmyslu 23%.<sup>92</sup> Na počátku osmdesátých let vyráběl tento Východní blok přibližně 3,5 miliónu automobilů, z čehož tvořily 2 milióny 370 tisíc osobní vozidla. Podle statistických ukazatelů se Československo na daném počtu podílelo 7,6%.<sup>93</sup>

Od roku 1965 byl československý průmysl silničních motorových vozidel sjednocen pod jedním řídicím generálním ředitelstvím v Praze, kterému podléhaly všechny podniky.<sup>94</sup> Tato rekonstrukce vedení měla údajně zajistit efektivitu a komplexnost všech náležitostí, jež doprovázejí vývoj, výzkum, výrobu a nakonec i samotný prodej a servis. Centralizace automobilového průmyslu pod jedno generální ředitelství byla zdůvodněna náročností konstrukce automobilu, neboť se na ní podílelo přes 80 výrobců.

Z tohoto důvodu byla sériová produkce osobního automobilu považována za nejsložitější strojírenský výrobek, jenž se na území ČSSR vyráběl. Svou složitostí a mnohdy převratnými nápady (zkvalitnění, zjednodušení konstrukce atd.) ovlivnila produkce automobilů do značné míry technický pokrok při hledání nových komponentů a módu. Od sedmdesátých let zahájili oba českoslovenští výrobci osobních automobilů spolupráci s italskými návrháři karoserií a tato spolupráce pokračovala i během let osmdesátých.

<sup>91</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69 a 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>92</sup> Minařík Stanislav: *Automobily 1966-1985*, Praha 1987, s. 7.

<sup>93</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 90, Rallye 1986-1987.

<sup>94</sup> Minařík Stanislav: *Automobily 1966-1985*, Praha 1987, s. 6.

Všechny ekonomické ukazovatele naznačují, že automobilový průmysl patřil od let 1965 do roku 1989 mezi klíčová odvětví strojírenství a bude jím pravděpodobně i v budoucnu. Jeho význam potvrzují i hospodářské výsledky způsobené vývozem do všech koutů světa.

Stanislav Minařík, autor knižního titulu *Automobily 1966-1985* z roku 1987, hodnotil nové seskupené Československé automobilové závody (ČAZ), které začalo působit v roce 1965, pozitivně. Podle jeho informací došlo k navýšení automobilové produkce během patnácti let 2,5 krát a to dokonce při srovnatelné ceně produktů.<sup>95</sup> Rychle rostoucí výroba osobních vozů ovlivnila především tempo motorizace československých občanů.

Zde je nutné vysvětlit, proč bylo třeba najednou vyrábět více automobilů. Příčin bylo několik. V zahraničí vzrostla poptávka po československých automobilech, to potvrzují výroční zprávy AZNP Mladá Boleslav např. za rok 1981. Podle tohoto hospodářského vyhodnocení z roku 1981 vzrostl vývoz škodovek do socialistických zemí o 16,6% a do nesocialistických o 17,2%.<sup>96</sup> Zároveň bylo třeba uspokojit domácí řidiče. Mladí zákazníci si žádali nové, modernější automobily. Tato situace se promítla i do prodeje osobních automobilů značky Škoda, neboť podle archivního materiálu nebyly prodejny Mototechny schopné prodat vozy vyrobené v roce 1980, protože zákazníci už požadovali provedení pro rok 1981.<sup>97</sup>

Přestože AZNP Mladá Boleslav vyráběl rok od roku stále více osobních automobilů, nastávaly chvíle, kdy si zákazníci stěžovali na nedostatek vozů. Nejčastěji se tato situace týkala osobního modelu Škoda 105 L.<sup>98</sup> Naopak jiné verze škodovek se stávaly neprodejnými a podniky Mototechny je už nepřebíraly. Situace se řešila jejich umístěním na vývoz.<sup>99</sup>

Zcela jiné okolnosti doprovázely prodej osobních automobilů z Kopřivnice. Vládním nařízením byl omezen počet lidí a institucí, kteří si mohli československou reprezentativní limuzínu Tatra 613 koupit.<sup>100</sup> Počet majitelů československého luxusního vozu byl až do roku 1988 vymezen pouze na politickou a úřednickou reprezentaci státu. Automobil si mohly pořídit i důležité státní podniky.

Během osmdesátých let došla komunistická vládnoucí strana k závěru, že nedostatek automobilů na tuzemském trhu by mohl alespoň částečně vyřešit dovoz vozů ze zahraničí. Ale

---

<sup>95</sup> Minařík Stanislav: *Automobily 1966-1985*, Praha 1987, s. 6.

<sup>96</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>97</sup> TAMTÉŽ.

<sup>98</sup> TAMTÉŽ.

<sup>99</sup> TAMTÉŽ.

<sup>100</sup> Janík Martin: *Tatra*, Brno 2005, s. 86.

protože hospodářské problémy země nedovolovaly příliš velké dodávky automobilů ze zahraničí, docházelo především k jejich vývozu. I ten však byl v mnoha směrech omezen. Ve výročních zprávách se objevily připomínky dovozců vozů Škoda, neboť na zahraničních trzích vzrostl zájem o československé automobily. Na ten nemohl podnik AZNP Mladá Boleslav účinně zareagovat. Bylo to dáno výrobními možnostmi mladoboleslavského výrobce, jenž na vyšší produkci nebyl přizpůsoben.<sup>101</sup>

Význam československého průmyslu silničních motorových vozidel potvrzuje i jeho vysoký podíl na národním hospodářství (zhruba jedna pětina). To zabezpečilo téměř 13% národních strojírenských investičních potřeb a naplnilo necelých 37% z celkových dodávek ze strojírenství pro československý trh.<sup>102</sup> Automobilový průmysl představuje i představoval významnou exportní položku, neboť činil přibližně 18% v oblasti strojírenských dodávek do socialistických i nesocialistických zemí.<sup>103</sup>

Individuálnímu motorismu se dostalo důležité role při přepravě osob, nebo také jinak v osobní dopravě. Tomu nasvědčují i čísla statistik. Přibližně každý pátý člověk v osmdesátých letech vlastnil automobil. Celkový počet vozů na československých silnicích přitom dosáhl hodnoty 2 miliony 274 tisíc kusů, čímž se v rámci socialistických zemí zařadilo Československo na první místo v individuální motorizaci.<sup>104</sup>

Na silnicích SSSR se pohybovalo ve stejné době přibližně 51 automobilů na 1000 obyvatel, v sousedním Polsku to bylo 120 vozů na stejný počet lidí.<sup>105</sup> Žádná země Východního bloku se nemohla srovnávat s vyspělými státy ze Západu, kde nejvíce vozidel připadalo na 1000 obyvatel ve Spojených státech amerických, 570.<sup>106</sup>

V roce 1985 schválila československá vláda usnesením č. 239/1985 návrh na vytvoření kombinátu automobilového průmyslu. V platnost tento dokument vstoupil 1. ledna 1986.<sup>107</sup> Řečený kombinát byl vytvořen ze šesti oborových podniků, které jej řídily, národního podniku BAZ (bratislavské automobilové závody) a třech účelových organizací. Účelovými organizacemi byly Ústav pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV) v Praze, inženýrský podnik PIKAZ a obchodní organizace Mototechna.<sup>108</sup>

---

<sup>101</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>102</sup> Minařík Stanislav: Automobily 1966-1985, Praha 1987, s. 6.

<sup>103</sup> TAMTÉŽ, s. 6.

<sup>104</sup> TAMTÉŽ, s. 7.

<sup>105</sup> Stojan Mojmir, Autokatalog 1990-1991, Brno 1991, s. 21.

<sup>106</sup> TAMTÉŽ, s. 21.

<sup>107</sup> Svět motoru, 1986, č. 3, s. 2.

<sup>108</sup> TAMTÉŽ, č. 3, s. 2.

Rozhodující vliv měly oborové podniky: Tatra Kopřivnice, Liaz, Avia s n. p. Praga, AZNP Mladá Boleslav, ČZM s n. p. MOTOR a Jawa, PAL a n. p. BAZ, které tvořily i technickou základnu.<sup>109</sup> S výjimkou oborového podniku pro výrobu osobních automobilů Škoda jím byly podřízeny národní podniky. Přeorganizování vedení automobilového průmyslu se podle autorů článku v týdeníku Svět motorů obešlo bez nárůstu pracovníků, čímž se nedotklo státního rozpočtu.

Vývoj automobilismu v tehdejší Československu mohla výrazně ovlivnit i jedna, dnes již málo známá skutečnost. V sedmdesátých letech přišel ze SSSR návrh na výrobu lidových automobilů. Tento sovětský projekt by nebyl ničím převratný, kdyby se nepočítalo s tím, že by automobil byl navržen a vyroben v SSSR. Ostatní země Východního bloku by jej ve svém domácím prostředí pouze licenčně montovaly.<sup>110</sup>

I v československém prostředí se ozvalo několik hlasů, které byly sovětským nápadem nadšeny. Podle tohoto pojetí by odpadly finanční náklady při vývoji nového automobilu. Hlasy, které nesouhlasily s touto myšlenkou, poukazovaly na to, že by zanikla samostatnost tradičních tuzemských značek. ČSSR by přišlo o možnost podílet se na vývoji nových modelů a stalo by se pouze satelitem sovětského automobilového výrobce.

Na sovětském velvyslanectví si mohli českoslovenští inženýři prohlédnout a prostudovat doporučený model Záporožec.<sup>111</sup> Konstrukteři však tento vůz nedoporučili k výrobě v Československu a ani k provozu na československých silnicích. Mezi těmi, kteří si nepřáli, aby v ČSSR byl ukončen vývoj osobních automobilů, byli i ministr vnitra Jung a ředitel mladoboleslavského závodu Miloslav Zapadlo.<sup>112</sup> Jejich přičiněním nezanikla výroba osobních automobilů v Československu.

---

<sup>109</sup> Svět motorů, 1986, č. 3, s. 2.

<sup>110</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípku, Praha 1995, s. 155.

<sup>111</sup> Cedrych Mario René a Nachtman Lukáš: Škoda auta známá i neznámá. Prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934, Praha 2003, s. 191.

<sup>112</sup> TAMTÉŽ, s. 191.

### 4.3 Spolupráce československého automobilového průmyslu s ostatními zeměmi RVHP

Krátce po skončení II. světové války se vytvořily dva nesmiřitelné bloky, Východní a Západní. Obě politická seskupení začala soupeřit o hospodářskou a technologickou moc, kterou by získala náskok nad tou druhou. V rámci Východního bloku vzniklo sdružení RVHP (Rada vzájemné hospodářské pomoci). Státy, jež se staly jeho členy, si měly vzájemně pomáhat, spolupracovat a získané zkušenosti si předávat. Vzájemná výpomoc se měla dotknout i strojírenského průmyslu, proto vzniklo samostatné oddělení č. 7.<sup>113</sup>

Toto oddělení se zabývalo koordinací automobilového průmyslu ve všech socialistických zemích. Jeho hlavním cílem byla snaha prohloubit spolupráci ve sféře hospodářské a vědeckotechnické, což se i stalo. A tak byl československý průmysl po celá desetiletí propojen různými smlouvami se všemi socialistickými zeměmi.

V rámci těchto smluv spolupracovalo Československo s Německou demokratickou republikou na vývoji nových automobilů značky Škoda a na německém projektu P 610.<sup>114</sup> Obě země se pokusily společně navrhnout nové lidové automobily, které se ale na silnicích nikdy neobjevily. Ke konci sedmdesátých let obě strany od jednání odstoupily, neboť tak rozhodla komunistická vedení jednajících států. Československý výrobce AZNP Mladá Boleslav se navíc o konci celého projektu dozvěděl až o několik měsíců později.<sup>115</sup> Kromě tohoto nevydařeného pokusu dodali českoslovenští producenti do NDR karburátory, chladiče, brzdové soupravy pro osobní vozy značky Wartburg.<sup>116</sup>

Spolupráce se rozvíjela i s Rumunskou socialistickou republikou. Zde byla zaměřena na autopříslušenství. Československá strana pomáhala vyvinout pístové kroužky, hydraulické tlumiče a brzdové válce z modelů Škoda řady 105/120 pro rumunské vozy Dacia.<sup>117</sup>

Tento výčet by dozajista nemohl být úplný, kdyby zde chyběl hlavní aktér vzniku RVHP, SSSR. Po odmítnutí návrhu na výrobu jednotného lidového automobilu v rámci RVHP by se mohlo jevit, že další spolupráce nebude zas až tak snadná. Českoslovenští

---

<sup>113</sup> Minařík Stanislav: *Automobily 1966-1985*, Praha 1987, s. 7.

<sup>114</sup> *Automobil revue*, 2006, č. 10, s. 69-70.

<sup>115</sup> *TAMTÉŽ*, č. 10, s. 70.

<sup>116</sup> Minařík Stanislav: *Automobily 1966-1985*, Praha 1987, s. 9.

<sup>117</sup> *TAMTÉŽ*, s. 9.

konstruktéři vždy patřili mezi ty nejlepší ve svém oboru, proto i nadále docházelo k prohlubování technického vývoje, jako např. znalostí z výzkumu spalovacích motorů.

Spolupráce probíhala skutečně se všemi zeměmi Východního bloku, a kdybych zde měl vyjmenovávat, na čem všem se ČSSR v rámci RVHP podílela, mohl bych se věnovat pouze tomu. Snad bych se ještě mohl zmínit o dohodách uzavřených se Socialistickou federativní republikou Jugoslávie, neboť ty se týkaly výzkumu cíleného ke snižování exhalací jednostopových a dvoustopových motorových vozidel.<sup>118</sup>

---

<sup>118</sup> Minařík Stanislav: Automobily 1966-1985, Praha 1987, s. 10.



## 4.4 Užívaný materiál - plast

Jedním z nejdůležitějších materiálů, který se v automobilovém průmyslu začal používat během šedesátých let, byl plast. Jeho důležitost byla patrná při konstrukci nových automobilů. Inženýři tehdy došli k závěru, že užívání plastů podstatně rozšíří materiálovou základnu.<sup>119</sup>

Československý automobilový průmysl však nedokázal udržet krok s vysokým rozvojem užívání plastů ve světě. K jeho uplatnění ve strojírenském průmyslu sice došlo, ale díky hospodářským potížím pomaleji. Danou situaci nejlépe dokumentují fotografie a existující vozy Škoda řady 105/120 vyrobené před rokem 1980 a po roce 1980, totéž se týká luxusní limuzíny Tatra 613.

Po prohlédnutí fotografií uvedených modelů si všimneme na první pohled jediné výrazné změny. Došlo ke změnám designu. Chromované díly, jako poklice kol, ozdobné lišty, nárazníky, ustoupily a místo nich se ke slovu dostala plastová hmota. Československá produkce tehdy postrádala zpracovatelské i nástrojařské zázemí a hlavně dostatečné množství použitelných plastů.<sup>120</sup>

Výrobci osobních automobilů začali tento materiál užívat z několika důvodů. Byl mnohem lehčí než plechové díly a dovoľoval větší variabilitu při samotné výrobě. Při použití plastových dílů by následně docházelo k minimálním zásahům do konstrukce, neboť by se snáze prováděly inovační obměny a modernizace karoserie, interiéru atd. Kromě toho by výrobci snížili spotřebu kovů a ušetřili energii. Užitím plastového materiálu by se zvýšila odolnost karoserie i jiných dílů automobilu vůči korozi.

Většinu informací o plastovém materiálu jsem čerpal z čtvrtletní přílohy časopisu Automobil z roku 1982, kde bylo uvedeno, že množství užitých aplikací slouží i jako jeden z ukazatelů technického rozvoje.<sup>121</sup> V případě tohoto materiálu by se jednalo o celkovou hmotnost všech plastových surovin, které byly využity při konstrukci jednoho automobilu.<sup>122</sup>

Spotřeba plastů v československé produkci vzrostla v momentě, když byl zahájen vývoj a výroba automobilů modelové řady Š 105/120.<sup>123</sup> V mnohem větším měřítku byl nový materiál užíván až při konstrukci nového vozu Š 781, jenž se veřejnosti představil jako Škoda

---

<sup>119</sup> Automobil, 1982, č. 12, s. 8.

<sup>120</sup> TAMTÉŽ, s. 8.

<sup>121</sup> TAMTÉŽ, s. 9.

<sup>122</sup> TAMTÉŽ, s. 9.

<sup>123</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 85, Škoda service bulletin.

Favorit. Plastové díly se ve velkém měřítku objevily i při výrobě reprezentativních limuzín Tatra 613, kde bylo čelo osobního automobilu zhotoveno z fólie ABS. Když byly v roce 1984 tyto vozy modernizovány, získaly nové nárazníky ze skelného laminátu a nakonec i estetické kryty kol.<sup>124</sup>

Na počátku osmdesátých let byl nejčastěji používaným umělým materiálem PVC,<sup>125</sup> jehož se používalo v podobě plastizolů k ochraně spodních částí automobilu. Plastový prvek ABS našel své uplatnění v podobě mřížek odvětrávání, štítu přístrojové desky, či jako střední panel.<sup>126</sup> Dalšími částmi vozu, které se vyráběly z plastových materiálů, byly rámečky předních světlometů, mřížky chladičů, podběhy kol, nádržky kapalin vody do ostřikovačů, či v interiéru clony proti slunci atd. Výrobce při použití plastů musel vzít v potaz, jak je který materiál náchylný na teploty a hlavně na sluneční záření.

---

<sup>124</sup> Minařík Stanislav: *Automobily 1966-1985*, Praha 1987, s. 17.

<sup>125</sup> *Automobil*, 1982, č. 12, s. 11.

<sup>126</sup> *TAMTÉŽ*, s. 11.

## 5 Podnik v Mladé Boleslavi

---

### 5.1 AZNP Mladá Boleslav

Během sedmdesátých a osmdesátých let řešili v automobilovém závodě národního podniku mnohé problémy, které byly spjaté s poměrně zastaralou koncepcí automobilů. Přestože byl mladoboleslavský výrobce donucen podstatně snížit investice do výzkumu a vývoje, bylo všem zřejmé, že pokud mají vozy Škoda zůstat konkurenceschopné hlavně na zahraničním trhu, musí dojít k inovaci modelů.

Z tohoto důvodu si v Mladé Boleslavi vytkli jako hlavní úkol další vývoj pohonné jednotky typu Škoda 742, jenž musel už jen kvůli zahraničnímu trhu zůstat prodejný. Při modifikacích motoru se kladl veliký důraz na snížení emise škodlivin a spotřeby paliva. Do nové pohonné jednotky měla být aplikována i elektronika, protože se počítalo s užitím modernizovaného motoru do nového osobního automobilu Škoda 781. Tento vůz se měl podle původních prognóz začít vyrábět během deváté pětiletky, tedy v roce 1992 nebo 1993.<sup>127</sup>

Automobilové závody národního podniku v Mladé Boleslavi byly tvořeny několika továrnami. V průběhu vlády totalitního režimu byly k mladoboleslavské společnosti připojeny další továrny. Jednalo se o pobočné závody v Kvasínách, v Liberci a ve Vrchlabí.<sup>128</sup>

Hlavní centrum se nacházelo v Mladé Boleslavi. Zde probíhala montáž a vývoj nových osobních automobilů. Vývojem se zabývaly i ostatní pobočné závody mateřské firmy. Snad nejznámější z nich se stala továrna v Kvasínách, kde se v oddělení vývoje zrodily i dva nejkrásnější poválečné osobní vozy značky Škoda: během 50. let typ Škoda Felicia, v 70. letech model 110 R a krátce nato i verze Garde a Rapid.

Osobní automobily vyjížděly také z výrobního pásu v továrně ve Vrchlabí, jež bylo známé především vývojem a montáží užitkových variant základních typů. Podnik v Liberci měl na starost produkci náhradních dílů.<sup>129</sup> Tato část AZNP Mladá Boleslav byla rozdělena organizačně do čtyř úseků: úsek ředitele závodu, hospodářský úsek, výrobní úsek a technický

---

<sup>127</sup> Minařík Stanislav: *Automobily 1966-1985*, Praha, Nakladatelství dopravy a spojů 1987, s. 11.

<sup>128</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>129</sup> TAMTÉŽ, karton č. 69.

úsek. Dokonce ani liberecká továrna se nenacházela na jednom místě, byla rozdrobena do sedmi okrsků. Ředitelem závodu v Liberci byl Miroslav Bláha.<sup>130</sup>

Na konci sedmdesátých let zastával post generálního ředitele AZNP Mladá Boleslav Miloslav Zapadlo. Počátkem osmdesátých let jej vystřídal Jan Banýr a posledním generálním ředitelem společnosti Škoda do pádu komunismu byl Petr Dědek. Za ředitele Miloslava Zapadla byl odmítnut sovětský návrh na výrobu jednotného lidového osobního automobilu v AZNP Mladá Boleslav. V této době si dokázala společnost Škoda získat potřebné peníze, za které mohly být vybudovány nové haly. Model Favorit se díky jeho prosazení výstavby karosárny dostal do výroby ještě během osmdesátých let a ne až v plánované deváté pětiletce. Snad právě jeho snaha byla nakonec korunována pomluvami o jeho osobě, které byly dovršeny dosazením nového ředitele.<sup>131</sup>

Jan Banýr nastoupil na ředitelské křeslo v nelehkou dobu.<sup>132</sup> Automobilový závod vyráběl osobní model, jenž byl již koncepčně starší a jenž bylo třeba každoročně drobně modernizovat, aby vydržel zas o rok déle ve výrobě. Odtud lze také hovořit o modelovém provedení pro rok, např. 81, 82 atd. Během této doby začínali skoro všichni tušit, že s pouhými inovacemi už dlouho stačit nebudou, ale že bude třeba navrhnout a uvést na trh automobil, který bude odpovídat světovému trendu a bude konkurenceschopný nejenom díky své ceně.<sup>133</sup>

Podle výročních zpráv, které jsem měl možnost v archivu prostudovat, však ředitele Banýra netrápil pouze problém zastaralého programu výroby, ale i neplnění smluv různých dodavatelů a stavbařských firem.

V roce 1980 byl generální ředitel Banýr informován ředitelem pobočného závodu Kvasiny Jaromírem Hartmanem, že výstavba nových budov neprobíhá ve stanovených termínech, protože dodavatelská firma Stavba Jaroměř odmítla z kapacitních důvodů na stavbě pokračovat. Problémy se vyskytly i v modelárně, kde hasicí systém neodpovídal bezpečnostním standardům. Ředitel Hartman si dále stěžoval na prodražení celé výstavby, do které závod investoval přes 603 000 Kčs, ačkoliv se původně počítalo s částkou o polovinu nižší.<sup>134</sup>

---

<sup>130</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>131</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 155.

<sup>132</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, kartony č. 69 a č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>133</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 156.

<sup>134</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

K tomu se přidaly potíže se zásobováním, které způsobily domácí dodavatelé, např. VSŽ Košice nedodaly potřebné množství kvalitního plechu. Velká zásoba náhradních dílů zůstávala na skladě, přestože PZO (podnik zahraničního obchodu) Motokov je slíbil do konce roku zlikvidovat.<sup>135</sup>

Potíže nevznikaly jenom přičiněním dodavatelů atd., ale vznikaly i díky zastaralému strojnímu zařízení, jež v roce 1980 dosahovalo průměrného stáří 23 let.<sup>136</sup> Z těchto důvodů došlo mezi roky 1981 až 1985 k modernizaci výrobních postupů. Firma Škoda začala ověřovat vhodnost nasazení robotů na některé výrobní pásy.<sup>137</sup> Inovace z roku 1982 byla spjatá se zavedením automatizovaného tlakového lití hliníkových vík převodovky. O dva roky později se rozběhla výroba tlakového lití bloku motoru. V roce 1985 byl uveden do provozu automatizovaný technologický komplex na povrchovou úpravu disků.<sup>138</sup> V rozmezí let 1985 až 1986 byly v AZNP vystaveny dvě nové linky: nástřik disků kol a elektronického nanášení nátěrové hmoty na drobné díly karoserie a podvozku.<sup>139</sup>

Ani modernizace výrobních linek během osmdesátých let nepřispěla k odstranění problémů s kvalitou výroby. Rostly naopak potíže s dodavateli surovin a náhradních dílů. Přitom docházelo ke kuriózním případům, které jsou zaznamenány ve výročních zprávách ředitelů pobočných závodů. Např. dodavatel měl přivést zboží, ale vzhledem k tomu, že se tak nedělo, musel si podnik AZNP Mladá Boleslav sám dojet pro komponenty vyráběné po celém Československu.<sup>140</sup>

Dané potíže ani v nejmenším neřešily hlavní problém vývoje nového automobilu značky Škoda. Tím se měl z podnětu vedení mladoboleslavského závodu zabývat inženýr Petr Hrdlička, který byl do AZNP Mladá Boleslav povolán z Ústavu výzkumu motorových vozidel (ÚVMV) v Praze. P. Hrdlička byl jeden z nejlepších konstruktérů v ÚVMV, byl uznáván i v západní Evropě. S jeho příchodem začala nová etapa příprav vývoje projektu Š 781.

Mladý konstruktér nebyl totalitním režimem oblíben.<sup>141</sup> Byly mu ztíženy podmínky při studiu na střední škole a následně při přijetí na vysokou školu. Vysokou školu mohl vystudovat i díky tomu, že se zajímal o obory, které ostatní studenty nezajímaly.

---

<sup>135</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>136</sup> TAMTÉŽ, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>137</sup> Svět motoru, 1987, č. 7, s. 17.

<sup>138</sup> TAMTÉŽ, č. 7, s. 17.

<sup>139</sup> TAMTÉŽ, č. 27, s. 16.

<sup>140</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>141</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípku, Praha 1995, s. 155.

Všechny tyto nepříjemnosti zavinila z velké míry fotografie z roku 1939. Karel Hrdlička (otec Petra) v této době zastával funkci generálního ředitele společnosti Škoda. Fotografie byla pořízena na berlínském autosalonu u šasi vozu Škoda Popular 1100 OHV. Karel Hrdlička byl na ni zachycen v momentě, když představoval tento podvozek Adolfu Hitlerovi a Josephu Goebblesovi.<sup>142</sup>

Koncem osmdesátých let, kdy už byl model Š 781 veřejnosti znám, došlo k výměně ředitelů. Novým ředitelem AZNP Mladá Boleslav byl zvolen inženýr Petr Dědek.<sup>143</sup> Na uvedené novince Š 781 se pilně pracovalo a očekávalo se, že se na trhu neobjeví v jediné karosářské variantě a s jedinou pohonnou jednotkou. Dokonce motoristické časopisy své čtenáře seznamovaly s možnými typy řady 781.<sup>144</sup> K jejich sériové výrobě však už za vlády komunistického režimu nedošlo.

---

<sup>142</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 69.

<sup>143</sup> Archiv historie firmy Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>144</sup> Svět motoru, 1987, č. 10, s. 2-3.

## 5.2 Spolupráce AZNP Mladá Boleslav s časopisem Svět motorů

V osmdesátých letech minulého století se společnost AZNP Mladá Boleslav potýkala s různými hospodářskými problémy. Ty jí nedovolovaly investice do nového vývoje osobních automobilů. Na trhu však zůstávaly staré modely, jež se musely dál vyrábět a jež bylo nutné prezentovat veřejnosti. K tomu většina firem využívala různých státních svátků, výročí automobilových značek a spolupráce s motoristickými časopisy. V ten čas jsou obvykle pořádány mnohé výstavy a soutěže, které se tematicky týkají automobilového průmyslu. Je to také vhodná chvíle pro to, aby se potenciaální zákazníci dostali do užšího kontaktu s prodejcem automobilů a historií značky.

V roce 1985 oslavila společnost Škoda osmdesát let od uvedení svého prvního osobního automobilu Laurin a Klement Voituretta A na trh. Výroba byla započata v roce 1905.<sup>145</sup> Na počátku dvacátých let nebyla značka Laurin a Klement schopná účinně konkurovat ostatním domácím firmám a začala hledat hospodářsky silného partnera. V tomto desetiletí došlo ke spojení továrny Laurin a Klement s koncernem Škoda. Původní označení automobilů Laurin a Klement se přestalo užívat, ale společnost Škoda je dodnes jeho vlastníkem.

Slavné výročí československého automobilového výrobce neopomněly připomenout žádné noviny. Po celý rok 1984 se časopis Svět motoru pravidelně věnoval historii mladoboleslavského automobilového výrobce. Redakce tohoto časopisu zároveň vyhlásila soutěž ke stému výročí vzniku podniku Laurin a Klement (zpočátku výroba jízdních kol) a hlavní cenou se stala nová škodovka v barvě podle přání šťastného výherce.<sup>146</sup> Podle pravidel hry museli soutěžící na konci roku odeslat vyplněný kupón se zodpovězenými otázkami. Odpověď na ně si mohl každý účastník soutěže najít v uvedeném motoristickém časopise.

Podle časopisu Svět motoru se hra dočkala velikého ohlasu, neboť se jí zúčastnilo 39196 respondentů. Komisi, která rozhodla o vítězi, tvořili zástupci vydavatelství Naše vojsko, AZNP Mladá Boleslav a redakce Svět motoru.<sup>147</sup> Mladý muž, jenž vůz vyhrál, si nakonec vybral červenou škodovku.

---

<sup>145</sup> Kuba Adolf: Atlas našich automobilů 1, Praha 1988, s. 78.

<sup>146</sup> Svět motoru, 1984, č. 1, s. 22.

<sup>147</sup> TAMTÉŽ, 1985, č. 12, s. 2-3.

V roce 1987 vyhlásil časopis Svět motoru a kombinát Automobilový průmysl novou soutěž.<sup>148</sup> Do výroby se měl co nevidět dostat nový automobil. Zatím byl interně označený kódem Š 781. Výherce úspěšného pojmenování by získal finanční odměnu a předplatné časopisu. Uzávěrka této soutěže byla stanovena na 31. března 1987 a opět slavila mezi čtenáři veliký úspěch.<sup>149</sup> Do redakce došlo 44405 korespondenčních lístků a dopisů ne jenom z Československa, ale i z Německé demokratické republiky, Polska, SSSR a dalších zemí.<sup>150</sup>

Nejvíce se čtenářům zamlouvala jména Bella, Berta (parafráze na Bertoneho příjmení), Credo (snad z latinského překladu – věřím), Disco, Laura (pravděpodobně parafráze příjmení Laurin), Optima, Poema, Prima.<sup>151</sup> Mezi prvních deset se přitom nedostalo označení Favorit. Hra o peněžitou odměnu pokračovala dál. Z uvedených názvů si měli čtenáři vybrat to, jež by se jim nejvíce líbilo. Na korespondenčním lístku měli toto jméno zaslat do redakce.

Soutěž nikdy neskončila, pro mě ze zcela neznámého důvodu (vysvětlení jsem nenašel ani v motoristických časopisech, ani v archivu). Teprve v roce 1989 se týdeník Svět motoru k prapodivné hře o nové označení vozu Š 781 vyjádřil. Nikdo v redakci nebyl schopen lidem vysvětlit, proč se novinka představila veřejnosti pod názvem Favorit. Navíc AZNP pomáhalo s vyhlášením soutěže časopisu a to i přesto, že mladoboleslavský výrobce dopředu věděl, jak svůj vůz pojmenuje.<sup>152</sup>

---

<sup>148</sup> Svět motoru, 1987, č. 10, s. 2-3.

<sup>149</sup> TAMTÉŽ, 1987, č. 20, s. 2-3.

<sup>150</sup> TAMTÉŽ, s. 2.

<sup>151</sup> TAMTÉŽ, s. 3.

<sup>152</sup> TAMTÉŽ, 1989, č. 49, s. 2.



## 6 Automobily z AZNP Mladá Boleslav a AZNP Tatra Kopřivnice

---

### 6.1 Škoda 110 R

Výrobně nejstarším osobním automobilem, který opouštěl linky mladoboleslavského závodu, bylo sportovní kupé Škoda 110 R. Jeho produkce byla zahájena v roce 1970. Inženýři při jeho koncepci vycházeli ze staršího provedení Š 100/110. V této kapitole bych se rád věnoval jeho historii a okolnostem, jež výrobu provázely.

Dodnes se řadě motoristů líbí, neboť kupé dostalo do „vínku“ krásně stříženou karoserii sportovních tvarů. Řidiči obdivovali nejenom jeho design, ale i jízdní vlastnosti. Pro většinu z nich představovala tato škodovka jediný dokonalý sportovní vůz domácí produkce, který si mohli v Československu koupit. Některé motoristické časopisy, stejně jako motorističtí nadšenci označili československé kupé za pravý „kočkolap“, tedy za automobil, jenž mužům usnadňoval získání vysněné slečny.

Podle některých odborníků se nejednalo o pravý sportovní automobil, protože kupé svému vzhledu po stránce výkonu nedostálo: „Škoda 110 R Coupé vypadala rychleji, než ve skutečnosti byla. S námahou vyvinula maximální rychlost 145 km/h.“<sup>153</sup>

Podle mého názoru by bylo možné považovat samotný vznik tohoto vozu v zemi s totalitním režimem za úspěch. Vládnoucí strana by pravděpodobně jeho výrobu nikdy nepovolila, kdyby tolik nepotřebovala finance z devizově výhodné ciziny. Navíc tuzemským značkám nebylo umožněno, aby navrhovaly a vyráběly automobily, které by si trh žádal. Jejich moc byla omezena vládnoucí stranou, která po svém usnesení daný model buď k výrobě doporučila, nebo neschválila. Velkou roli přitom sehrály jiné hospodářské poměry, než které panovaly v západní Evropě. Všechny tyto faktory značně ovlivnily možnosti československého automobilového průmyslu.

Historie sportovního kupé je spojená s pobočným závodem Kvasiny. Po skončení výroby modelu Škoda Octavia Combi se zde neměly žádné další osobní automobily vyrábět. Bylo rozhodnuto, že se podnik soustředí na produkci náhradních dílů.<sup>154</sup> S touto nepřilíš perspektivní vyhlídkou do budoucnosti se nemínili zaměstnanci smířit. Továrna v Kvasinách

---

<sup>153</sup> Rive Box Rob de la: Encyklopedie osobních vozů. Osobní vozy 1945-1975, Praha 1999, s. 234.

<sup>154</sup> Automobil revue, 2006, č. 1, s. 55.

byla kdysi známá výrobou krásného poválečného roadsteru Škoda Felicia. Z tohoto důvodu začala vývojová konstrukce zcela tajně od roku 1966 připravovat kupé se splývavou zádí.<sup>155</sup> Oddělení vedl František Chamrád a na tvarech automobilu se podíleli Eduard Bělík a Jiří Kubec.<sup>156</sup> První prototyp byl v kvasinském závodě dokončen v březnu roku 1968 a nesl kódové označení 718 K.<sup>157</sup> Svými tvary navazoval na modelovou řadu Š 100/110.

V dubnu téhož roku byl automobil předán do mateřského závodu v Mladé Boleslavi, kde měl být podroben zkušebním testům. Sportovní kupé muselo projít posouzením karosářských odborníků z ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ). K vozu se vyjádřili kromě zástupců AZNP Mladá Boleslav i lidé z Karosy Vysoké Mýto, Tatry Kopřivnice a Tatry Bratislava.<sup>158</sup> Většina z těchto odborníků měla ke sportovnímu modelu výhrady, automobil nebyl přece vyvinut v jejich odděleních. Nakonec posudky vyzněly ve prospěch zavedení kupé do výroby.

Než se tomu tak stalo, uplynuly dva roky. Mezitím byl původní prototyp zničen a nebylo možné s ním už ve zkouškách pokračovat. Další prototyp byl vyroben v roce 1969. Nyní se pod kapotou nacházel modifikovaný motor Š 718 s dvojitým karburátorem a vyšším stupněm komprese. Nezměnila se hodnota zdvihového objemu, obsah válců zůstal 1107 cm<sup>3</sup>.<sup>159</sup> Po těchto úpravách dosahoval vůz maximálního výkonu 38,2 kW nebo dle prospektů 52 DIN k,<sup>160</sup> což řidiči stačilo nato, aby se jeho kupé rozjelo rychlostí 145 km/h.

Toho využily firemní prospekty, které lákaly kupující fotografií vozu a mladé slečny v minisukni. Fotografie byla doplněna o slogan: „Auto, které Vám potvrdí, že jste rychlý a s přehledem reagující člověk.“<sup>161</sup> Reklamou se pokusila společnost Škoda navodit dojem u potencionálních zákazníků, že právě oni jsou ti úspěšní a žádaní muži.<sup>162</sup> Z tohoto důvodu byla fotografie vozu doplněna o atraktivní mladou ženu.

Sportovní automobil byl veřejnosti poprvé prezentován v roce 1970 na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně, kde tři exempláře vystavoval PZO (Podnik zahraničního obchodu) Motokov.<sup>163</sup> Do konce roku opustily závod v Kvasínách necelé dvě stovky těchto vozů. V následujících letech se situace výrazně zlepšila. Bohužel si toho málokterý československý zájemce všimnul, neboť převážná část výroby byla určena na export

---

<sup>155</sup> Automobil revue, 2006, č. 1, s. 55.

<sup>156</sup> TAMTÉŽ, s. 55.

<sup>157</sup> TAMTÉŽ, s. 55.

<sup>158</sup> TAMTÉŽ, s. 55.

<sup>159</sup> TAMTÉŽ, s. 56.

<sup>160</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 115, AZNP – propagace.

<sup>161</sup> TAMTÉŽ, karton č. 115, AZNP – propagace.

<sup>162</sup> TAMTÉŽ, karton č. 153, Diplomové práce.

<sup>163</sup> Automobil revue, 2006, č. 2, s. 55.

do západní Evropy. V zahraničí byl o tento typ automobilu velký zájem.<sup>164</sup> V roce 1971 byla cena sportovního kupé stanovena na 78 tisíc Kčs pro tuzemský trh.<sup>165</sup> V průběhu sedmdesátých let polevil v cizině zájem o model Š 110 R, a tak většina vyrobených automobilů byla umístěna do značkových prodejen, do Mototechny nebo do podniku Tuzex. Na počátku osmdesátých let si je mohli potenciální zákazníci pořídit za 66 800 Kč.<sup>166</sup> Za nižší cenu si bylo možné koupit starší osobní automobily z nabídky autobazarů, kde se objevila i některá rok stará kupé Škoda 110 R. Tyto vozy z roku 1979 stály přibližně 59 tisíc Kčs.<sup>167</sup>

Společnost AZNP Mladá Boleslav vyráběla model Š 110 R celé jedno desetiletí. Za tu dobu byl vůz několikrát modernizován a inovován. Nejviditelnější změny se týkaly předních světlometů. Od roku 1973 přibýly na přídi dva přidavné dálkové reflektory. Naopak do roku 1972 zmizely z předních blatníků ozdobné chromované lišty. Pozměněno bylo i umístění krytu pro nalévací hrdlo pohonné směsi.<sup>168</sup>

Problémy, které pravidelně doprovázely vývoj a prodej každého mladoboleslavského automobilu, se nevyhnuly ani atraktivnímu kupé, a to i přesto, že se jednalo o vůz určený hlavně na export. Kvasinskému závodu se nedostávalo otáčkoměrů, řadicích pák, hlavových opěrek a zámků z Itálie.<sup>169</sup> Výrobce to řešil odstavením nedokončených vozů před výrobní halu a pozdějším doděláním. Daná situace vedla jen ke zhoršení kvality, což byl důvod ke stížnostem zahraničních zákazníků.<sup>170</sup>

Poslední automobily Škoda 110 R sjely z výrobní linky 30. prosince 1980.<sup>171</sup>

---

<sup>164</sup> Automobil revue, 2006, č. 2, s. 56.

<sup>165</sup> TAMTÉŽ, s. 56.

<sup>166</sup> Svět motoru, 1980, č. 12, s. 8.

<sup>167</sup> TAMTÉŽ, s. 17.

<sup>168</sup> Automobil, 2006, č. 2, s. 56.

<sup>169</sup> Holoubek Vladimír a Králík Jan: Škoda. Z Kvasin do celého světa 1934-2004, Rychnov nad Kněžnou 2004, s. 114.

<sup>170</sup> TAMTÉŽ, s. 114.

<sup>171</sup> TAMTÉŽ, s. 117.

## 6.2 Modelová řada Š 105/120/125/130

Nedílnou součástí každodenního života většiny československých motoristů tvořily osobní automobily řady Š 105/120. Znal je dozajista i každý občan Československa a mnozí z nich si je spojili s posledním desetiletím vlády totalitního režimu.

Sériová výroba těchto vozů byla zahájena v polovině sedmdesátých let. Už tehdy se však jednalo o poněkud zastaralou koncepci. Sedmdesátá léta a hlavně osmdesátá byla ve znamení nového uspořádání pohonné jednotky. Modely řady Š 105/120 měly motor uložený za zadní nápravou. V roce 1974 zahájil německý koncern Volkswagen výrobu lidového vozu typu Golf. Motor byl umístěn dopředu a poháněl kola přední nápravy.

Přibližně ve stejném roce se začaly objevovat v zahraničních motoristických časopisech zprávy o tom, že klasická koncepce s motorem vzadu je už zastaralá. Vědělo to i vedení AZNP Mladá Boleslav, kterému se ale nedostávalo financí na vývoj vozu nové koncepce. Potřebné peníze se podniku nepodařilo získat, a proto musela značka Škoda zůstat věrná klasickému uspořádání.

Na silnicích se objevilo provedení Š 105/120. Jeho vývoj započal v roce 1974, ale díky různým okolnostem si jej mohli návštěvníci Mezinárodního strojírenského veletrhu v Brně prohlédnout až v roce 1976.<sup>172</sup> Verze Š 105/120 se lišila od starší a stále vyráběné řady Š 100/110 především novou karoserií a motorem se zvýšeným zdvihovým objemem. Změny doznal i interiér včetně přístrojové desky a chladicí soustavy, neboť chladič byl přemístěn dopředu.<sup>173</sup> Palivová nádrž byla uložena pod zadní sedadla. Všechny inovace byly provedeny v rámci bezpečnostních předpisů západních zemí. Provedení vozu Š 105/120 nepředstavovalo pravděpodobně pro AZNP Mladá Boleslav takový technický přínos jako před dvanácti lety verze 1000 MB, ale znamenalo vrchol z možností v rámci omezených finančních nákladů.<sup>174</sup>

První sériové vozy opustily výrobní linku v roce 1977.<sup>175</sup> Zákazníci si mohli vybírat ze dvou základních verzí: Škoda 105 a 120, které se především lišily užitým zdvihovým objemem motoru. U první verze činil 1046 cm<sup>3</sup> a u druhé 1147 cm<sup>3</sup>. Odtud se dostalo vozům označení podle zaokrouhleného obsahu válců. Oba dva modely měly shodné provedení

<sup>172</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípku, Praha 1995, s. 144.

<sup>173</sup> Minařík Stanislav: Automobily 1966-1985, Praha 1987, s. 111.

<sup>174</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípku, Praha 1995, s. 145.

<sup>175</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

karoserie. Zájemce tak mohl volit pouze mezi několika variantami vybavení interiéru a dekorace karoserie.

Koncem sedmdesátých let se na trhu objevila provedení Škoda 105 S (Standard), která patřila mezi nejlevnější. Dražší byly automobily typu Š 105 L (de Luxe), 120 S (Standard), 120 L (de Luxe) a 120 SL (Super de Luxe). Od roku 1981 vyráběl pobočný závod ve Vrchlabí verzi GL (Grand de Luxe) a nejdražším modelem celé řady se stal vůz Škoda 120 GLS (Grand super de Luxe). Ten se vyznačoval bohatým chromováním kolem přední masky, zadního čela a lišt oken.<sup>176</sup> Českoslovenští motoristé projeví největší zájem o verzi Škoda 105 L. Té se však trhu nedostávalo, a tak patřila mezi nedostatkové zboží.<sup>177</sup>

Každoročně v druhém pololetí probíhala částečná inovace řady Š 105/120. Tento fakt způsobil, že vozy předchozího provedení zůstávaly na skladě jako neprodejné, protože zákazník si při stejné prodejní ceně starého a inovovaného modelu žádal novější generaci.<sup>178</sup> V roce 1982 byl automobil modernizován zavedením oválných světlometů, nových barev laků a vybavením posilovače brzd.

Hlavní a výrazné inovace se modelovému provedení Š 105/120 (interní kód 742) dostalo v roce 1983, kdy byl rozšířen rozchod kol a vozy byly vybaveny vyžadovanými třináctipalcovými ráfky. Ostatní změny etapy Model M1 (1. modernizace) byly především estetického rázu. Automobily byly opatřeny plastovými nárazníky a oválnými světlomety, změnila se i koncová světla (od předešlého roku je měly na zvláštní přání luxusní verze 105 GL a 120 GLS)<sup>179</sup> <sup>180</sup>.

Z finančních důvodů si nemohl československý výrobce automobilů Škoda dovolit konstrukční inovace jako západní společnosti, proto docházelo pouze ke změnám ve vzhledu. Ani v tomto případě se nejedná o velké zásahy do designu karoserie, ale o drobné detaily. Jimi se pokusil mladoboleslavský závod o jistý typ konkurence ostatním značkám na světovém trhu.<sup>181</sup>

Druhá fáze M2 nastala v roce 1984, kdy se v září dostalo do výroby provedení Š 130. Byl navýšen zdvihový objem motoru na 1289 cm<sup>3</sup>. Automobil byl dodáván na trh už s novými tvary karoserie a s pětistupňovou převodovkou. Nutno dodat, že do té doby se škodovky vyráběly pouze se čtyřstupňovou. Celkově tato akce stála AZNP Mladá Boleslav 490 milionů

<sup>176</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton.č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>177</sup> TAMTÉŽ.

<sup>178</sup> TAMTÉŽ.

<sup>179</sup> Automobil, 1981, č. 9, s. 5.

<sup>180</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>181</sup> Automobil, 1980, č. 3, s. 34.

Kčs.<sup>182</sup> Veřejnosti byla novinka představena na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně jako model 85.<sup>183</sup> O provedení S 130 L projeví velký zájem motoristé v západní Evropě, čímž se model stal nedostatkovým zbožím pro tuzemské zákazníky.<sup>184</sup>

Koncem osmdesátých let se ve výrobě objevil automobil Š 781. Ten se ukázal být poruchový a v letech 1987-1989 se nevyráběl v takovém množství, aby byl uspokojen nejenom zahraniční trh. Z tohoto důvodu připravil mladoboleslavský podnik poslední variantu známé řady Š 105/120/130, model Škoda 125 L, který byl určen pouze pro tuzemské motoristy.<sup>185</sup> Veřejnosti byl představen v roce 1988. Na první pohled se od stávajících verzí nelišil, neboť také on byl vybaven pětistupňovou převodovkou a karoserií provedení de Luxe.

V roce 1990 byla ukončena výroba už hodně zastaralého provedení modelové řady Škoda 742. Její další modernizace by byla pouze krokem zpátky, protože se světoví výrobci osobních automobilů ubírali jiným směrem vývoje už bezmála dvacet let.

---

<sup>182</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>183</sup> Minařík Stanislav: *Automobily 1966-1985*, Praha 1987, s. 199.

<sup>184</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>185</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

## 6.3 Úspěchy i neúspěchy řady Š 742

Osobní vozy modelové řady Š 742 se vcelku úspěšně vyvážely do zahraničí, o čemž svědčí uvedená čísla statistik výročních zpráv z mladoboleslavského archivu.<sup>186</sup> Na počátku osmdesátých let byly největšími odběrateli země Východního bloku a to NDR, Maďarská lidová republika (MLR) a SFRJ (Jugoslávie). Významnými odběrateli škodovek byly i státy ze Západu: Velká Británie, Dánsko a Francie, ale počet vozů sem dovezených byl nižší.<sup>187</sup>

V průběhu desetiletí se stav změnil a největší nákup vozů byl zaznamenán z nesocialistických zemí, což v případě socialistických republik částečně způsobilo snížení obchodních dohod.<sup>188</sup> Daný stav se podle výročních zpráv začal měnit v roce 1982. Export vozů na Západ postupně rostl a v roce 1984 dosáhl svého maximálního vrcholu. Tehdy se poměr vyvážených vozů do světa pohyboval na úrovni 3: 1 pro státy ze Západu. V roce 1985 následoval mírný pokles zájmu, jenž potom setrval díky uvedení verze Š 781 na trh.

O oblíbenosti modelů značky Škoda svědčí dozajista i to, že ve Velké Británii ji zastupovalo 220 dealerů.<sup>189</sup> Vozy této společnosti se na zdejším trhu prodávaly levněji, než kolik stálo nejlevnější francouzské auto typ Citroën 2CV. V porovnání s modelem Š 742 se jednalo o starší automobil, jehož produkce byla zahájena krátce po skončení II. světové války v roce 1948. Československý vůz se navíc vyznačoval lepšími jízdními vlastnostmi a byl komfortnější. Tyto faktory příznivě ovlivňovaly motoristy při výběru automobilu. Škodovky se stávaly druhým vozem do rodiny, které je užívaly na nákupy atd. Kupovali si je i méně majetní studenti.<sup>190</sup>

Úspěšnost automobilů na zahraničních trzích přispěla k tomu hlavnímu, do země se dostaly potřebné finance. Navíc vyjednávání zakázek po celém světě dopomohlo nejednomu zaměstnanci PZO (podnik zahraničního obchodu) Motokov k zlepšení životní úrovně a k poznání západních zemí. Časem tito překladatelé, obchodní zástupci a delegáti získali místo u zahraničního dovozce.<sup>191</sup> Situaci významně ovlivňovaly počet prodaných automobilů a

---

<sup>186</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69 a 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>187</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>188</sup> TAMTÉŽ, kartony č. 69 a 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>189</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípku, Praha 1995, s. 151.

<sup>190</sup> TAMTÉŽ, s. 151.

<sup>191</sup> TAMTÉŽ, s. 152.

spokojenost zahraničních zákazníků, proto i podnik zahraničního obchodu Motokov naléhal na patřičná místa ve vedení AZNP Mladá Boleslav, aby se zlepšila úroveň výroby.

Otázkou je, jak hodně mohl danou situaci řešit mladoboleslavský výrobce. Některé potíže byly řešeny prostřednictvím urgencí a domáháním se svých práv na ministerstvu. Mnohdy ani tyto upomínky nepomohly, jak dokládá stížnost libereckého podniku na n. p. Gumárny Dolní Vestrnice – „nejen že dodávají zmetkový pryžový profil, ale naše reklamace, ačkoliv jsou oprávněné, vůbec neuznávají a reklamovaný profil vracejí do našeho závodu jako novou dodávku.“<sup>192</sup> Problémový materiál dodával ve velkém množství i podnik BAZ Bratislava, jenž vyráběl zadní nápravy. S rostoucím počtem potíží s dodavateli i s vlastní kvalitou zpracování vzniklo v mateřském závodě „Mladoboleslavské hnutí“. To si stanovilo za úkol zvýšit úroveň jakosti.<sup>193</sup>

Modernizace a zlepšování probíhaly vesměs pomalu a postupně. Z archivních materiálů vyplývá, že k inovacím docházelo až ve chvíli, kdy si změny vyžádali zástupci značky v zahraničí. Navíc každá sebemenší změna v konstrukci se musela řešit ve spolupráci se stranickým výborem komunistické strany.<sup>194</sup>

---

<sup>192</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>193</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 146.

<sup>194</sup> TAMTÉŽ, s. 153.



## 6.4 Konstrukční varianty odvozené z typové řady 742

V osmdesátých letech se na československých silnicích pohybovaly převážně vozy vyráběné ve Východním bloku. Z modelových provedení škodovek to byly sedany a kupátka.

Proč nevzniklo víc variant tehdy vyráběné řady Š 742 (105/120/125/130)? Je to dáno zastaralou koncepcí pohonné jednotky uložené vzadu. Toto uspořádání mělo několik zásadních nedostatků. Při plném obsazení automobilu docházelo k jeho přetáčivosti.<sup>195</sup> Motor vzadu navíc neumožňoval výrobu jiných karosářských variant, jako byly vozy pick-up, kombi a kabriolet, protože přístup k agregátu by byl značně ztížen. Pokud by se mladoboleslavská značka rozhodla uvedená provedení vyrábět, musela by navrhnout novou verzi vozu, u které by byl motor uložen vpředu.<sup>196</sup>

Přesto se v AZNP Mladá Boleslav danou situaci pokusili pozměnit, vzniklo několik prototypů, u kterých byl problém s uložením motoru odstraněn. Ale konstruktéři měli vývoj mírně ztížen. V úkolu bylo zadáno, aby zachovali pokud možno co nejvíc dílů z tehdy vyráběné řady Š 105/120. Od svých sourozenců s motorem vzadu a zadním náhonem se lišily uspořádáním pohonné jednotky a mírnými změnami designu karoserie. Vznikly prototypy:<sup>197</sup>

- a) 742 C – model s dnes už klasickým uspořádáním, což znamená, že motor byl vpředu a vůz měl zadní náhon
- b) 742 P – automobil s motorem rovněž vpředu, ale poháněná byla přední kola
- c) 742 T – byl prototyp, jenž se do dnešních dnů dochoval. Písmeno T označovalo systém „transaxle“ – motor se spojkou byl vpředu a převodovka s rozvodovkou se staly součástí zadní nápravy<sup>198</sup>

Výše uvedené prototypy se do sériové výroby nikdy nedostaly. Pro konstruktéry však slovo nikdy neznamena, že se nepokusí vyvinout jinou variantu. V osmdesátých letech inženýři a vývojáři zkonstruovali další dva prototypy. Ani tyto modely se nezačaly sériové produkovat. Tím prvním bylo provedení pick-up s uzavřenou nákladovou částí automobilu. Vzniklo v bratislavských automobilových závodech v roce 1983 a mělo karoserii odvozenou

---

<sup>195</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>196</sup> Autohit, Praha 2002, s. 39.

<sup>197</sup> TAMTÉŽ, s. 39.

<sup>198</sup> Cedrych Mario René a Nachtman Lukáš: Škoda auta známá i neznámá. Prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934, Praha 2003, s. 185-186.

ze základního provedení Š 105/120.<sup>199</sup> Druhým experimentem, jenž také vznikl na Slovensku, bylo kupé Škoda Locusta z roku 1980.<sup>200</sup> Jeho konstrukce vycházela z provedení Š 743, ale lišila se od něj uložením motoru vepředu a předním náhonem. Přepracován byl i design, a tak se kupé Locusta dočkalo nově tvarované přídě a jiného zadního víka.

Různé varianty vozů Škoda vznikaly i v zahraničí. Někteří jedinci se pokusili přestavět celou konstrukci, jiní se zaměřili na pohonnou jednotku. Počátkem osmdesátých let se o to snažila například jihoitalská firma F. Negri Macchine, jež se specializovala na diesellové motory.<sup>201</sup> Poslední kuriozitou, kterou však nelze počítat mezi prototypy, které se mohly objevit na československých silnicích, byla luxusní limuzína Škoda 120 Limousien.<sup>202</sup> Vznikla v Anglii ze dvou vozů typu Š 120 vyrobených v roce 1983 a sloužila k propagačním účelům britského prodejce vozů v Essexu, firmy Fortuna Auto Sales.

Poměrně brzy se po uvedení řady Š 742 mohlo na trhu objevit provedení kupé, které by nahradilo model Š 110 R. V květnu roku 1978 schválilo generální ředitelství ČAZ technickou přípravu výroby vozu Škoda Garde (s výrobním kódem 743).<sup>203</sup> Vůz byl znovu navržen v kvasinském pobočném závod pod vedením Františka Chamráda.<sup>204</sup> O důležitosti krásných kupé svědčí i fakt, že automobily byly ve skutečném měřítku (1:1) podrobeny testům na aerodynamiku v anglickém tunelu MIRA (Motor Industry Research Association). Následně byly jejich jízdní vlastnosti ověřeny na zkušební dráze firmy Good Year (výrobce pneumatik) v Lucembursku.<sup>205</sup> Testované vozy podle západoněmeckého časopisu MOT dosahovaly aerodynamického odporu  $c_x = 0,395$ , čímž se zařadily mezi lepší aerodynamické automobily nižší střední třídy.<sup>206</sup> Aerodynamika karoserie má vliv na jízdní vlastnosti, ovladatelnost a v neposlední řadě i na spotřebu paliva.

Vývoj a konstrukce vozu byly doprovázeny různými dodavatelskými těžkostmi. Ty např. zavinil n. p. BAZ, který dodával zadní vlečné nápravy.<sup>207</sup> Z tohoto principu nedošlo v roce 1980 k zahájení sériové výroby v podniku Kvasiny. Nově stanoveným termínem výroby se stal počátek roku 1981. Do konce roku 1981 mělo být podle plánu zkonstruováno

---

<sup>199</sup> Svět motoru, 1983, č. 7, s. 16-17.

<sup>200</sup> Automobil revue, 2006, č. 12, s. 67.

<sup>201</sup> Svět motoru, 1982, č. 28, s. 19.

<sup>202</sup> Automobil, 1987, č. 4, s. 10.

<sup>203</sup> Holoubek Vladimír a Králík Jan: Škoda. Z Kvasin do celého světa 1934-2004, Rychnov nad Kněžnou 2004, s. 122.

<sup>204</sup> Svět motoru, 1981, č. 42, s. 14.

<sup>205</sup> Automobil, 1982, č. 7, s. 10.

<sup>206</sup> TAMTÉŽ, s. 11.

<sup>207</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

přibližně 200 automobilů, ve skutečnosti jich vzniklo 45.<sup>208</sup> Sériová produkce byla nakonec zahájena až v roce 1982.

Roku 1981 se veřejnost s novým kupé seznámila na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně.<sup>209</sup> Tuzemští zákazníci si automobil kupovali pod označením Garde, ale v zahraničí bylo známé pod jménem Rapid.<sup>210</sup> Toto pojmenování se ujalo později (v roce 1984) i pro vozy nabízené na československém trhu, když došlo k uvedeným změnám karoserie modelové řady Š 742.<sup>211</sup> Výroba modelu Rapid skončila v Kvasínách roku 1986,<sup>212</sup> v n. p. BAZ pokračovala o rok déle<sup>213</sup> a mladoboleslavský podnik ji ukončil 19. ledna. 1990.<sup>214</sup> Karoserie vozů vyrobených v Kvasínách nesly počáteční číslo 7 a karoserie z BAZ Bratislava číslici 5.<sup>215</sup>

Další karosářskou variantou byly kabriolety. V první polovině šedesátých let je přestal mladoboleslavský podnik vyrábět. K jejich produkci se nakrátko vrátil v druhé polovině 80. let. Je však nutné dodat, že tento nápad nevzešel z domácího prostředí. V pozadí celého projektu stáli dva zahraniční výrobci.

Jeden se nacházel ve Velké Británii a druhý v SRN. Za základ posloužil oběma výrobcům typ Rapid. Kabriolety se od sebe lišily stylem odstranění střechy z kupé. Britský úpravce ponechal bezpečnostní rám uprostřed vozu spojený s předním sklem<sup>216</sup>, německá firma Heinzinger<sup>217</sup> odstranila střechu úplně. Na výrobě německé verze se podílel i československý podnik Metalex. V rozmezí let 1986 až 1989 tak vzniklo v jejich režii 28 kabrioletů: 17 vyrobeno německou stranou a 11 československou.<sup>218</sup>

---

<sup>208</sup> Archív historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>209</sup> Automobil, 1981, č. 12, s. 8.

<sup>210</sup> Svět motoru, 1983, č. 27, s. 2.

<sup>211</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 149.

<sup>212</sup> Archív historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 85, Škoda service bulletin

<sup>213</sup> Automobil revue, 2006, č. 11, s. 74.

<sup>214</sup> Holoubek Vladimír a Králík Jan: Škoda. Z Kvasín do celého světa 1934-2004, Rychnov nad Kněžnou 2004, s. 127.

<sup>215</sup> Archív historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 85, Škoda service bulletin.

<sup>216</sup> Svět motoru, 1985, č. 2, s. 18.

<sup>217</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 154.

<sup>218</sup> Cedrych Mario René a Nachtman Lukáš: Škoda auta známá i neznámá. Prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934, Praha 2003, s. 175.

## 6.5 Okolnosti vzniku Škoda Favorit

Do pádu totalitního režimu v roce 1989 byla v AZNP Mladá Boleslav vyvinuta zcela nová varianta škodovky. Byla označena interním kódem Š 781 a veřejnosti se stala známá pod označením Škoda Favorit. Jednalo se o automobil, který představoval skutečný vrchol automobilového průmyslu v československém prostředí. Jeho konstrukcí se mladoboleslavský výrobce přiblížil technickému náskoku západních značek.

V roce 1982, krátce po odmítnutí sovětského návrhu, se ÚV KSČ rozhodl pro vývoj nového osobního automobilu vládním usnesením č. 228.<sup>219</sup> Do roku 1985 měl být model vyvinut a v průběhu roku 1987 uveden do výroby.<sup>220</sup>

Za účelem plnění plánu vznikla zvláštní partajní komise, jejímž úkolem bylo průběžně informovat ústřední výbor komunistické strany. Z prostudovaného archivního materiálu je patrné, že až do roku 1983 přetrvávala hlášení, ve kterých si ředitelé stěžovali na problémy projektu vozu nové koncepce. Realizační tým řešil: nedostatky při stavbě prototypu, projednávání závažných zkušebních protokolů, specifikace pro stavbu nových prototypů, vyhovění novým i stále platným bezpečnostním předpisům a taky závady v provozu funkčních vzorků.<sup>221</sup> Potíží bylo v mateřském závodě dost a nikomu se nechtělo pustit do tak náročného projektu.<sup>222</sup>

Počátkem září roku 1983 uzavřel ÚVMV závazek s AZNP Mladá Boleslav o spolupráci při dokončení projektu Š 781.<sup>223</sup> Ředitel Banýr si zde vybral konstruktéra, jenž byl uznávanou autoritou v oblasti mechaniky a ozubení. Byl to již v několika kapitolách zmíněný ing. Petr Hrdlička, CSc.

1. ledna 1984 byl v Mladé Boleslavi ustanoven tým konstruktérů karoserie nově vznikajícího automobilu,<sup>224</sup> do jehož čela byl jmenován Petr Hrdlička. Z ÚVMV do AZNP přišli spolu s ním inženýři Jan Nepomucký a Rudolf Kužela.<sup>225</sup> Nový konstrukční tým byl přímo podřízen řediteli Banýrovi.

---

<sup>219</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 90, Rallye 1986-1987.

<sup>220</sup> Cedrych Mario René a Nachtman Lukáš: Škoda auta známá i neznámá. Prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934, Praha 2003, s. 191.

<sup>221</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>222</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 156.

<sup>223</sup> Svět motoru, 1984, č. 4, s. 29.

<sup>224</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>225</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 156.

V dobových motoristických časopisech se občas objevily informace o tom, že v krátké době bude vývoj nového automobilu ukončen a že se smluvní dodavatelé připravují na výrobu nových komponentů, jako např. Autopal Nový Jičín, jenž měl na starost výrobu nových světlometů.<sup>226</sup>

V roce 1983, krátce před vznikem Výzkumného vývojového ústavu (VVÚ) v AZNP Mladá Boleslav, vycestoval ing. Hrdlička ještě jako zaměstnanec ÚVMV do Švýcarska. Zde měl oslovit některého z italských designérů, jenž by pomohl s návrhem vozidla.<sup>227</sup> Do Ženevy, kde se již několik desetiletí každoročně koná automobilový autosalón, musel vycestovat se zástupcem PZO Motokov, neboť podle tehdejších československých obchodních pravidel směl se zahraničním partnerem jednat a uzavírat smlouvy pouze zástupce PZO. V tomto případě se jednalo o inženýra Andreje Barčáka.<sup>228</sup>

Autosalon v Ženevě je jedním z nejvýznamnějších v Evropě s dlouholetou tradicí. Poprvé se konal v roce 1905 pod názvem Národní výstava automobilů. Od této chvíle se pořádal každoročně až do vypuknutí I. světové války. V roce 1924 se mu dostává mezinárodního uznání a jeho každoroční periodu znovu přerušila II. světová válka. Každoročně zde představují všichni světoví tvůrci a výrobci karoserií nevyjímaje své novinky, nápady a významné prototypy. Je to však i místo, kde výrobci světových značek uzavírají s ostatními partnery automobilového průmyslu, např. s návrháři karoserií, smlouvy. Z těchto důvodů byl ženevský autosalon zařazen do „Grand Slamu“ pěti nejvýznamnějších spolu s autosalony v Paříži, ve Frankfurtu nad Mohanem, v Detroitu a v Tokiu.<sup>229</sup>

V sedmdesátých letech zahájila mladoboleslavská značka spolupráci s italským designérským studiem Giorgia Giugiaro. Ani jeden z jeho návrhů pro značku Škoda se nedočkal sériové výroby. Vzhledem ke spolupráci mezi AZNP a jeho studiem v minulém desetiletí se oba českoslovenští delegáti obrátili zprvu na něho. Spolupráci se ale obnovit nepodařilo.<sup>230</sup>

Dobře nedopadli ani u nejslavnějšího italského návrháře poválečné historie automobilového průmyslu, u Pininfariny. Jeho společnost se při uzavření smluv s firmou Peugeot musela smířit s podmínkou ze strany francouzské značky. V Itálii může studio

---

<sup>226</sup> Svět motoru, 1984, č. 8, s. 16.

<sup>227</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 156.

<sup>228</sup> TAMTÉŽ, s. 156.

<sup>229</sup> <http://auto.idnes.cz>

<sup>230</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 156.

Pininfarina navrhnout vůz pro kohokoliv, ve zbývajících částech Evropy už jenom pro výrobce Peugeot.<sup>231</sup>

Po neúspěšných jednáních s italskými návrhářskými firmami se obrátili na francouzského specialistu na vozy značky Renault, Chaussona. Ten byl ochotný připravit všechny potřebné náležitosti: harmonogram a rozpočet. Vzhledem k tomu, že však byli vázáni smlouvou, která zavazovala československého výrobce především ke spolupráci s karosárnou v Itálii, pokusili se navázat jednání se společností N. Bertoneho.<sup>232</sup> Zatím se nemilosrdně blížil termín, dokdy měl být ukončen vývoj automobilu. Ten byl směrnicemi vlády ustanoven na rok 1985.<sup>233</sup>

O spolupráci designéra Bertoneho s československou značkou bych se rád zmínil více v následující kapitole. Ale už teď chci podotknout, že AZNP nespolupracoval jenom se studiem Bertone, ale i s mnoha dalšími zahraničními firmami. V historii AZNP Mladá Boleslav tím došlo k jednomu důležitému momentu, českoslovenští odborníci se po dlouhých letech izolace opět dostali do kontaktu se západním vývojem a moderními technologiemi.<sup>234</sup>

---

<sup>231</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípku, Praha 1995, s. 156.

<sup>232</sup> Svět motoru, 1987, č. 41, s. 10.

<sup>233</sup> Cedrych Mario René a Nachtman Lukáš: Škoda auta známá i neznámá. Prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934, Praha 2003, s. 191.

<sup>234</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 90, Rallye 1986-1987.

## 6.6 Spolupráce se studiem Bertone

Než byla zadána zakázka italskému studiu Bertone, vznikly v AZNP Mladá Boleslav vlastní návrhy osobního automobilu s interním označením 781: 781 – 2V (karoserie byla upravena z prototypu 762 P2), Favorit 135/136 typ 780 P2 nebo 781 P2. Podle všeho se jednalo o údajně velmi podobná provedení z let 1980 a 1982, jež se lišila pouze v detailech. V roce 1983 ještě vznikl typ 781 P3.<sup>235</sup> V prvním pololetí roku 1982 byl celý projekt přepracován diplomovaným technikem Jaroslavem Kindlem a vznikl model 780 P2.<sup>236</sup> Kdyby nebyla zahájena jednání s italskou karosárnou, tak by se pravděpodobně jeho prototyp dostal do sériové výroby. Všechny prototypy měly původně shodné podvozky, ale po zkušebních jízdách došlo ke změnám zadní nápravy.<sup>237</sup> Obměnu konstrukce si však vyžádaly i ostatní mechanické skupiny. Zodpovědnost za jejich vývoj převzal ing. J. Nepomucký, zkušené rady poskytla německá společnost Porsche.<sup>238</sup>

Během jednání na autosaloně v Ženevě požádali českoslovenští delegáti italského návrháře o sádrovou maketu v měřítku 1:1, o návrh interiéru automobilu, o provedení kombi, o plechové díly na celkem 19 prototypů, jež sami v mateřském podniku v Mladé Boleslavi smontují. Vládní ujednání totiž stanovilo, že nové modelové provedení musí vzniknout ve více karosářských variantách.<sup>239</sup> Spolu s tím požadovali od Bertoneho studia zhotovení základních výkresů do osmi měsíců. O půl roku později měly být zhotoveny i výrobní výkresy karoserie.<sup>240</sup> Situaci ztěžovaly podmínky vládního usnesení. Bylo stanoveno, že rok po zadání návrhu musí být zkonstruován prototyp, který bude do 30. června 1985 odzkoušen, aby mohl být předán firemním konstruktérům k posouzení.<sup>241</sup>

Bertonemu se jejich termíny, asi i smělost zalíbily a s jejich požadavky souhlasil. Zda na tom nesl svůj podíl i ten fakt, že krátce předtím se jeho studio neúspěšně zúčastnilo výběrového řízení na návrh modelu Fiat Uno, se od něho už nedozvíme. Koncem devadesátých let (1997) návrhář N. Bertone zemřel.

---

<sup>235</sup> Cedrych Mario René a Nachtman Lukáš: Škoda auta známá i neznámá. Prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934, Praha 2003, s. 195.

<sup>236</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 157.

<sup>237</sup> Automobil revue, 2007, č. 10, s. 70.

<sup>238</sup> TAMTÉŽ, s. 70.

<sup>239</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>240</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 157.

<sup>241</sup> TAMTÉŽ, s. 157.

Československým zástupcům byl připraven harmonogram, rozpočet, ale i zásadní otázka, zda mají s sebou připravenou smlouvu pro uzavření případné spolupráce. Oba českoslovenští delegáti byli sice do zahraničí vysláni, aby jednali s tvůrci karoserií o případné spolupráci, ale žádné jím požadované dokumenty sebou neměli.<sup>242</sup> Jak asi na člověka, zvyklého jinému jednání, zapůsobily zprávy zástupců z AZNP, že v Československu se nic neděje tak rychle a že na uzavření kontraktu bude muset posečkat alespoň čtvrt roku.

Krátce po zahájení jednání s Bertone vznikl v AZNP Mladá Boleslav Výzkumný vývojový ústav,<sup>243</sup> jehož pracovníci se pustili do práce na novém projektu. Podle výročních zpráv celé úsilí ztěžovalo několik faktorů, problémy s dodavateli a taky to, že společnost Škoda nevlastnila celou řadu oddělení, bez kterých nebylo možné uskutečnit vývoj nového automobilu.

Kontrakt za 28 milionů Kčs byl nakonec mezi AZNP Mladá Boleslav a karosářskou firmou Bertone uzavřen v roce 1983.<sup>244</sup> Italské studio navrhlo základní model, kupé, sedan, interiér a několik základních dílů.<sup>245</sup> První skici mladoboleslavskému týmu dodal Marc Deschamp v polovině června roku 1983. Při setkání s Bertone, který přiletěl do Prahy, se projevila technologická zaostalost československého průmyslu. Mnohá jeho řešení se ukázala být nereálná, např. lepení skel.<sup>246</sup> Většinu jednání s italským návrhářem vedl v Praze J. Kindl, jenž krátce předtím absolvoval stáž v italské společnosti Italdesign.<sup>247</sup>

Téhož roku 1983 předvedlo studio Bertone československým technikům sádrový model v měřítku 1:5 a v prosinci byla do Mladé Boleslavi dodána maketa v měřítku 1:1. Mladoboleslavští konstruktéři nyní museli celý návrh pečlivě rozkreslit během šesti měsíců. Francouzská firma Chausson se nabídla, že výkresovou dokumentaci vypracuje pro AZNP za 8 měsíců při ceně 22 milionů Kčs.<sup>248</sup> Vedení závodu nabídku odmítlo a ve stanovené lhůtě všechny výkresy zhotovilo. Vytvořilo je bez užití moderní techniky, kterou měl k dispozici francouzský výrobce.<sup>249</sup>

---

<sup>242</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1885-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 156.

<sup>243</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>244</sup> Kožíšek Petra a Králík Jan: L&K – Škoda 1885-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 157.

<sup>245</sup> Cedrych Mario René a Nachtman Lukáš: Škoda auta známá i neznámá. Prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934, Praha 2003, s. 193.

<sup>246</sup> Dufek Jiří: Příběh Škody Favorit. Osudy automobilové výroby v socialistickém Československu. In: Dějiny a současnost, 2004, č. 4, s. 15.

<sup>247</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1885-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 157.

<sup>248</sup> TAMTÉŽ, s. 158.

<sup>249</sup> Dufek Jiří: Příběh Škody Favorit. Osudy automobilové výroby v socialistickém Československu. In: Dějiny a současnost, 2004, č. 4, s. 16.



V prosinci roku 1984 byl z Itálie přivezen prototyp s ručně vyklepanou karoserií, ale se všemi prvky pro sériovou výrobu. Podle časopisu Svět motoru dosáhly celkové náklady na vývoj osobního vozidla nové koncepce sumy 210 milionů Kčs.<sup>250</sup> Při jeho konstrukci bylo podáno 42 patentovaných vynálezů<sup>251</sup> a bylo užito 278 plastových dílů o celkové hmotnosti 47 kg.<sup>252</sup> Tyto informace potvrzují výhody plastového materiálu, neboť jejich užitím se podařilo snížit hmotnost užívaných komponentů.

---

<sup>250</sup> Svět motoru, 1987, č. 40, s. 3.

<sup>251</sup> Svět motoru, 1987, č. 40, s. 3.

<sup>252</sup> Svět motoru, 1986, č. 35, s. 10-11.

## 6.7 Potíže spjaté s vývojem vozu Favorit

Zatímco se v Itálii pustil Bertone do návrhů karoserie dle představ československých konstruktérů, kteří mu zadali parametry a podlahovou skupinu s motorem, převodovkou a nápravami,<sup>253</sup> v Československu se objevily první problémy s dodavateli. Jedním z hlavních a výchozích prvků při navrhování automobilu je volba předních světlometů, od nichž se odvíjí tvar přídě a tím i tvar zádě.<sup>254</sup> Dalo by se tedy říct, že čím jsou přední světla menší, tím má návrhář větší možnosti. Na původních náčrtech se počítalo s nižší a kratší přední částí prototypu.

N. Bertone a ani M. Deschamp dlouho nedokázali pochopit, proč není československý závod Autopal Nový Jičín schopný potřebná světla vyrobit nebo licenci na ně koupit. Nevěděli, že československé podniky jsou navzájem propojeny dohodami, které jim v podstatě nový vývoj znemožňují.<sup>255</sup> Výrobce světlometů toho nebyl schopen, protože byl plně konstrukčně vytížen. Reflektory nedodával pouze škodovkám, ale i sovětským ladám. Ostatní výrobci světel měli zakoupené staré licence a na nákup nových neměli.<sup>256</sup>

Kuriozitou se na vyráběném automobilu Favorit staly páté dveře. AZNP Mladá Boleslav požadoval po Bertoneho firmě konstrukci takových zadních dveří, jež by mohly být používány i v připravovaném kombi (dnes je známé pod označením Forman). Jejich jedinečnost spočívala v tom, že mohly být montovány do dvou verzí osobního automobilu. Žádné jiné provedení kombi na světě nemělo shodné zadní dveře se základním modelem.<sup>257</sup>

Novináři se během konference, která byla věnována modelu Š 781, dozvěděli o potížích AZNP Mladá Boleslav s prototypovou výrobou výfuků. N. p. Praga, jenž ho měl nejenom vyrábět, ale i vyvíjet. N. p. Praga však tuto zakázku v plném rozsahu odmítl. Redaktoři týdeníku Svět motoru se pokusili zjistit, co zapříčinilo další neplnění závazků. Od vedení se dozvěděli, že n. p. Praga nikdy nelimoval tlumící komory a nemá ani potřebné zařízení. Toto technické vybavení podle nich nevlastní ani žádná továrna v ČSSR či v zemích RVHP, proto by se muselo dovést z Velké Británie nebo SRN.<sup>258</sup> Podle n. p. Praga by celý

<sup>253</sup> Svět motoru, 1987, č. 41, s. 10-11.

<sup>254</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 157.

<sup>255</sup> Dufek Jiří: Příběh Škody Favorit. Osudy automobilové výroby v socialistickém Československu. In: Dějiny a současnost, 2004, č. 4, s. 15.

<sup>256</sup> TAMTÉŽ, s. 16.

<sup>257</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 158 nebo Svět motoru, 1989, č. 20, s. 14-15.

<sup>258</sup> Svět motoru, 1986, č. 9, s. 10.

proces výroby nebyl ztížen pouze nedostatečným technickým vybavením. Rozhovor s redaktorem byl ukončen zajímavou myšlenkou. Ředitel národního podniku totiž pronesl, že prototypová výroba je součástí vývoje. Vývoj modelu Š 781 se jejich závodu netýká, protože automobil byl navržen v AZNP Mladá Boleslav nikoliv v n. p. Praga. Škodovka si podle nich má všechno vyvinout, vyrobit a odzkoušet sama.<sup>259</sup>

Problémy s dodavateli byly nakonec řešeny formou „sdruženého socialistického závazku“.<sup>260</sup> Závody, které neplnily stanovené termíny, byly měsíčně volány k odpovědnosti k okresním výborům KSČ. Podle studie Jiřího Dufka, která byla uveřejněná v Dějiny a současnost, se některé případy řešily za pomoci ÚV KSČ.<sup>261</sup>

Původní předpoklady z počátku osmdesátých let počítaly s tím, že bude do vozu zabudován motor z řady Škoda 120. Tato pohonná jednotka se nakonec skutečně do vozů typu Favorit sériově montovala.<sup>262</sup> Znovu byl automobil vybaven čtyřválcovým motorem s rozvodem OHV. Do značné míry však byl inovován, neboť životnost původní verze čtyřválců byla užitím nových čepů snížena na hranici 100 tisíc kilometrů.<sup>263</sup> Modernizaci si vyžádal i zahraniční trh. V roce 1983 přijalo Evropské hospodářské sdružení přísnější předpisy o emisích.<sup>264</sup> Zastaralý motor nebyl odolný vůči bezolovnatému palivu, proto byla za pomoci západních výrobců pozměněna hlava válců.<sup>265</sup>

Dalšími „drobnými“ problémy, doprovázejícími vznik vozu Škoda Favorit, byly topení, stírače, pákové kliky atd. V mnoha ohledech celá situace připomínala scénu, či stav hospodaření v československém filmu Trhák. Zde měla produkce stanovený rozpočet a nesměla jej překročit, ve filmu to krásně vystihl produkční, herec Petr Čepek, když se obrací na dramaturga a pronesl: „Nic se nebude přetáčet, všechno jedem na jednu dobrou!“<sup>266</sup>

Rád bych se zmínil i o dalších potížích při vývoji, a protože by jich byla celá řada, vyberu pouze dvě.

Prvních z nich se týkala volantu. Problémy se objevily při natáčení přední nápravy do zatáčky. V danou chvíli se vozy Favorit značně nakláněly do stran. Nikdo nedokázal lokalizovat přesný původ problému. Teprve techniky ze společnosti Porsche napadlo, že by

---

<sup>259</sup> Svět motoru, 1986, č. 9, s. 10.

<sup>260</sup> Dufek Jiří: Příběh Škody Favorit. Osudy automobilové výroby v socialistickém Československu. In: Dějiny a současnost, 2004, č. 4, s. 16.

<sup>261</sup> TAMTÉŽ, s. 16.

<sup>262</sup> Svět motoru, 1988, č. 46, s. 8-9.

<sup>263</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 161.

<sup>264</sup> Dufek Jiří: Příběh Škody Favorit. Osudy automobilové výroby v socialistickém Československu. In: Dějiny a současnost, 2004, č. 4, s. 16.

<sup>265</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>266</sup> Podskalský Zdeněk: Trhák, Praha 1980.

potíže mohly vycházet z příliš velkého setrvačného momentu ve věnci volantů.<sup>267</sup> Výrobce volantů v Počernicích trval ale na svém a odmítal nové věnce vyrábět. Zdůvodňoval to tím, že postrádají potřebné technické a finanční zázemí na vývoj nových volantů. Po několika urgencích přeci jenom vyhověl. Do AZNP Mladá Boleslav však byl k odzkoušení úmyslně zaslán exemplář špatné jakosti, a když jeho vzorek výrobce vozů Škoda nepřijal, začal si oborový podnik stěžovat na ministerstvu.<sup>268</sup>

Druhý případ problémového dodavatele byl řešen za pomoci Státní bezpečnosti. Budoucím dodavatelem hydraulických brzd pro osobní vozy Favorit byl výběrovým řízením určen n. p. Autobrzdy Jablonec nad Nisou.<sup>269</sup> Podnik zakoupil zahraniční licenci na brzdy Lucas-Girling.<sup>270</sup> Jejich zabudováním se měly automobily Favorit stát konkurenceschopné zahraničním modelům, ale AZNP Mladá Boleslav s novými brzdami nebyl ani trochu spokojen. Z tohoto důvodu odzkoušela firma Škoda na svých vozech rovněž zahraniční brzdové obložení, ale značky Ferrodo.

Mladoboleslavský výrobce nabídky tuzemského dodavatele nevyužil, proto ten podal podnět k vyšetřování.<sup>271</sup> Důvodů bylo hned několik. Státní bezpečnost se zajímala o to, zda nebyl někdo ve vedení AZNP Mladá Boleslav uplacen, aby byl vybrán zahraniční konkurent. Vyšetřování se dotklo i eventuální možnosti, že se jedná o záměrné poškozování československého rozvinutého hospodářství.<sup>272</sup>

Vývojové oddělení mladoboleslavského podniku všechny přesvědčilo o správnosti svého rozhodnutí. Se zástupci Správy pro Ministerstvo vnitra, které mělo na starost schválení homologace všech součástí, se dohodli na zkušebních testech v Krušných horách.<sup>273</sup> Brzdy domácí produkce se ukázaly být méně účinné,<sup>274</sup> došlo u nich k tzv. „zvadnutí“, u zahraničních se žádné potíže neobjevily.

Všichni výrobci si byli vědomi, že automobil musí vyhovovat všem předpisům, proto nikdo nedodal materiál, jenž by z technického hlediska nevyhovoval. Tím to i pro některé z nich skončilo, protože dodali výrobek, jenž odpovídal vyhláškám a měl odpovídající parametry. Dál už je nezajímalo, jestli bude i funkční a tudíž konkurenceschopný.

---

<sup>267</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 162.

<sup>268</sup> TAMTÉŽ, s. 162.

<sup>269</sup> Svět motoru, 1986, č. 30, s. 10-11.

<sup>270</sup> TAMTÉŽ, s. 11.

<sup>271</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s.163.

<sup>272</sup> TAMTÉŽ, s. 163.

<sup>273</sup> TAMTÉŽ, s. 163.

<sup>274</sup> Svět motoru, 1988, č. 47, s. 11.

## 6.8 Potíže rané výroby a prezentace automobilu

Z výročních zpráv za rok 1986 vyplývá, že AZNP Mladá Boleslav se soustředil na náběh výroby vozu nové koncepce.<sup>275</sup> Na začátek září roku 1986 byl podle směrnic předsednictva vlády ČSSR naplánován začátek výroby.<sup>276</sup> Protože každý prototyp musel být odzkoušen, vznikla v pobočném závodě ve Vrchlabí testovací série 500 automobilů.<sup>277</sup> Danou situaci zkomplikovaly potíže se subdodavateli. V tomto případě se jednalo především o BAZ Bratislava.<sup>278</sup> V roce 1987 vzniklo ve Vrchlabí jeho přičiněním 192 osobních automobilů ověřovací série místo plánovaných 2000 kusů.<sup>279</sup>

Třináctý prototyp byl odeslán do SRN, kde byl důkladně otestován na zkušebním polygonu značky Porsche. Kvůli utajení nenesl označení společnosti Škoda, ale fiktivní název Hundi.<sup>280</sup> Po odzkoušení poslední verze prototypu prohlásil západoněmecký výrobce, že nemá dalších připomínek. Spokojený byl s chováním automobilu i testovací jezdec Hannes. Podle časopisu Svět motoru obstál typ Š 781 výborně i při bariérové zkoušce, což jen dokumentovalo kvalitní navržení a zkonstruování automobilu.<sup>281</sup>

Československá veřejnost byla s novým vozem seznámena dne 16. září 1987 na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně, kde automobilka uvedla ve známost i jeho slovní označení.<sup>282</sup> Podle ekonomů se prezentace odehrála příliš brzy. Danou situaci potvrdil i archivní materiál výročních zpráv o hospodářské činnosti v Mladé Boleslavi.<sup>283</sup> Lidé byli totiž ochotni počkat na nový model a starou řadu Š 742 přestávali kupovat. Zahraničním odběratelům byl model Favorit představen až v roce 1989.

Oficiální premiéra se odehrála v únoru na autosalonu v Amsterdamu.<sup>284</sup> Po ní se konaly dvě velké tiskové konference a k testovacím jízdám bylo pro novináře připraveno 40

---

<sup>275</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>276</sup> TAMTÉŽ, karton č. 90, Rallye 1986-1987.

<sup>277</sup> Svět motoru, 1988, č. 20, s. 11.

<sup>278</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>279</sup> Automobil revue, 2007, č. 11, s. 70.

<sup>280</sup> TAMTÉŽ, s. 70.

<sup>281</sup> Svět motoru, 1987, č. 51, s. 2-3.

<sup>282</sup> Rudé právo, 1987, č. 213, s. 1.

<sup>283</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>284</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 90, Rallye 1986-1987.

vozů.<sup>285</sup> Designér N. Bertone se osobně zúčastnil představení automobilu zahraničním reportérům a na tiskových konferencích si velice pochvaloval spolupráci s AZNP Mladá Boleslav. O významu celé akce snad svědčí i to, že obrazový záznam byl přenášen do světa čtyřmi televizními společnostmi.<sup>286</sup> V západní Evropě byl nový model přijat kladně, např. „v 10. ročníku odborného anketního testu motoristického novináře Dánska – O nejlepší automobil roku“ – získalo provedení Favorit čtvrté místo v tabulce 10 významných výrobců světové produkce.<sup>287</sup> Což bylo pro značku Škoda krásným oceněním.

První model Favorit, který byl určen na prodej, sjel z výrobní linky 9. prosince 1987 v pobočném závodě ve Vrchlabí,<sup>288</sup> ale skutečná sériová výroba byla zahájena až v prvním pololetí roku 1988. Z prostudovaného archivního materiálu vyplývá, že společnost AZNP Mladá Boleslav naplánovala na rok 1988 výrobu 40 000 osobních automobilů typu Favorit.<sup>289</sup>

O nereálnosti splnění původního závazku bylo vedení podniku informováno 30. srpna 1988. Podle výročních zpráv z Archivu historie firmy – Škoda Auto a. s. narušovaly plynulost montáže tito subdodavatelé: BAZ Bratislava (zadní nápravy), PAL Kbely (panely s vypínači), Praga Praha (přední díly výfuku), Gumokov Hradec Králové (pružné lůžko převodovky), Motokov Praha (zvedáky vozu), ČZM Strakonice (převodové skříně) atd.<sup>290</sup> Částečně se daná situace řešila dovozem materiálu ze zahraničí. Potíže s dodavateli zapříčinily, že bylo vyrobeno přibližně 21 tisíc vozů.

Spolu s neplněním smluv se zhoršovala jakost už vyrobených automobilů. AZNP Mladá Boleslav proto musel začít s opravami osobních vozů Favorit, na něž se vztahovala záruční lhůta.<sup>291</sup> Tomuto problému se začal věnovat i motoristický časopis Svět motoru, jenž uvedl na svých stránkách nový seriál „Opravy, údržba a seřizování automobilů Škoda Favorit“, neboť do jeho redakce začaly přicházet dopisy vyjadřující nespokojenost s kvalitou nového osobního automobilu.<sup>292</sup>

Dle těchto stížností a upozornění měl automobil v ceně 84 600 Kčs stále dost nedostatků. Podle respondentů časopisu Svět motoru se jednalo především o: unikání chladicí kapaliny, chybějící šrouby, časté a samovolné vytékání brzdové kapaliny, únik vzduchu z pneumatik, zatékání vody do vozu pátými dveřmi a poměrně brzy se objevující korozi

<sup>285</sup> Svět motoru, 1989, č. 10, s. 2-3.

<sup>286</sup> TAMTÉŽ, s. 2-3.

<sup>287</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 91, Rallye B 1988.

<sup>288</sup> Svět motoru, 1988, č. 1, s. 27.

<sup>289</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 90, Rallye 1986-1987.

<sup>290</sup> TAMTÉŽ, karton č. 91, Rallye B 1988.

<sup>291</sup> TAMTÉŽ, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>292</sup> Svět motoru, 1989, č. 2, s. 10.

plechu.<sup>293</sup> Většina těchto problémů byla způsobena nekvalitním smontováním, nikoliv vadnou konstrukcí automobilu. AZNP Mladá Boleslav proto zavedl tísňovou linku č. 141, kterou využívalo na začátku až 150 lidí denně.<sup>294</sup>

Mezi tyto zákazníky zjevně nepatřili lidé, kteří mi pomohli s vyplněním dotazníku. Podle jednoho z respondentů se jednalo o „nejmodernější auto v ČSSR“, se kterým byl velmi spokojen. Dokonce s ním jezdí dodnes. Další respondent, jenž si tento automobil koupil, si jej vybral kvůli designu, „neboť byl tak jiný oproti stodvacítkám a tomu, co u nás jezdilo“. Ani jeden z těchto dvou dotázaných se nezmínil, že by vozy Favorit byly poruchové.<sup>295</sup>

---

<sup>293</sup> Svět motoru, 1989, č. 6, s. 10.

<sup>294</sup> TAMTÉŽ, č. 30, s. 2-3.

<sup>295</sup> Viz dotazník v Příloze.

## 6.9 Tatra 613 a historie firmy Tatra Kopřivnice

V roce 1897 byl v kopřivnické vozovce na severní Moravě vyvinut první československý automobil. Model NW Präsident byl zároveň prvním vozem v rámci celé Rakousko-Uherské monarchie.<sup>296</sup> Společnost v Kopřivnici tehdy nesla označení NW. Po I. světové válce spolu se vznikem Československa došlo k přejmenování značky NW na Tatra a tento název firmě vydržel do současnosti. Ve dvacátých až třicátých letech vyráběla firma Tatra automobily pro všechny vrstvy společnosti. Od těch dob se mnohé změnilo. Přišla padesátá léta a s nimi i vládní nařízení o ukončení výroby osobních automobilů v Tatře Kopřivnice, která se od této chvíle měla zabývat pouze výrobou nákladních automobilů.

Možná stál za tímto nařízením ministr obrany Alexej Čepička.<sup>297</sup> Z tohoto principu byla převedena výroba vozu Tatra Tatraplán do AZNP Mladá Boleslav. Po úspěšné historii výroby osobních modelů pro prezidenty demokratické republiky a pro širokou veřejnost se s tím nemínili v národním podniku Tatry smířit. Mimochodem po II. světové válce luxusní model T87 užívali i komunističtí představitelé.<sup>298</sup> Proto zcela tajně v pražských vývojových kancelářích v Praze vznikl prototyp automobilu Tatra 603.<sup>299</sup> V průběhu roku 1953 se situace začala měnit a vývoj vozu byl nakonec schválen. Luxusní limuzína vydržela nakonec ve výrobě celých dvacet let. První modely sjely z výrobní linky v roce 1955 a ty poslední v roce 1975. Československý automobil z toho pohledu snese srovnání s modelem Citroën DS z let 1955-1975, protože v obou případech se jednalo o úspěšnou a dlouhodobě produkovanou limuzínu.

Ale každá sebelepší konstrukce stárne a ještě rychleji stárne vzhled její karoserie. Z toho bylo zřejmé, že typ 603 už modernizovat nelze. Bylo třeba vyvinout úplně nový automobil. Poprvé v historii značky Kopřivnice se rozhodli návrháři spolupracovat na vývoji sériové limuzíny s jinými konstruktéry než s vlastními.<sup>300</sup> Byla oslovena italská karosárna Vignale, jež v roce 1969 dodala do kopřivnického podniku tři zhotovené prototypy.<sup>301</sup> Jednalo

---

<sup>296</sup> Kuba Adolf: Atlas našich automobilů, Praha 1987, s. 24.

<sup>297</sup> Tuček Jan: Tatra 603, Praha 2005, s. 35.

<sup>298</sup> TAMTÉŽ, s. 17.

<sup>299</sup> TAMTÉŽ, s. 35.

<sup>300</sup> Janík Martin: Tatra, Brno 2005, s. 83.

<sup>301</sup> Automobil revue, 2000, č. 1, s. 40.



se o kupé a luxusní limuzíny. Kupé se do sériové výroby nikdy nedostalo, protože svým pojetím neodpovídalo požadavkům na reprezentativní limuzínu pro státní účely.<sup>302</sup>

Kopřivnický výrobce při testování prvních prototypů užíval modifikovaný motor ze starého provedení 603. Při vývoji pohonné jednotky pro typ 613 se vycházelo z několika návrhů vzduchem chlazeného agregátu. Konstruktor J. Klos uvažoval o použití ležatého šestiválcového motoru, jenž se však nezdál být dostatečně reprezentativní.<sup>303</sup> Nakonec byla zvolena verze vidlicového osmiválce. Vůz s touto pohonnou jednotkou měl maximální výkon 121,4 kW, což stačilo limuzíně k dosažení rychlosti 190 km/h. Roku 1971 byly první automobily otestovány na dráze NAMI v SSSR.<sup>304</sup>

Konstrukce podvozku vznikla pod vedením prof. Ing. Milana Apetauera.<sup>305</sup> Byl zvolen bezrámový podvozek umístěný v karoserii. Ta byla navržena pro pohodlné cestování pěti dospělých osob. V průběhu osmdesátých let prošly její tvary estetickými změnami, které se týkaly vzhledu předních světlometů, umístění směrových světel a nahrazení chromovaných nárazníků umělohmotnými. První modernizace se odehrála roku 1980, vozy od této chvíle nesly označení T613-2. Další následovala v roce 1984, kdy se začal model prodávat pod označením T613-3.<sup>306</sup>

Veřejnosti byl vůz T613 poprvé představen na Mezinárodní výstavě motoristické techniky v Praze roku 1973.<sup>307</sup> Problémy, které doprovázely nejenom AZNP Mladá Boleslav, způsobily, že ověřovací série naběhla do výroby o rok později. V tomto roce byl automobil vystaven na autosalonu v Bělehradě<sup>308</sup> a v Turíně, kde jej pečlivě prostudovali zástupci firmy Mercedes-Benz. Tato skutečnost neunikla očím pozorných novinářů, kteří limuzínu překlátili na „Rolls-Royce z Východu“.<sup>309</sup>

Sériová výroba byla zahájena roku 1975 v pobočném závodě v Příboře. Vládním nařízením byl omezen počet těch, jež si chtěli československou limuzínu koupit.<sup>310</sup> Zpočátku osmdesátých let dosahovala produkce 200 automobilů za rok. V letech 1986 a 1987 překročila 340 kusovou výrobu, která ironií osudu stoupla krátce po pádu komunistického režimu.

Zvláštní kapitolu historie modelu T613 tvoří 5 přehlídkových automobilů Tatra 613K (písmeno k označovalo verzi kabriolet) z roku 1984. Tato provedení se vyznačovala

---

<sup>302</sup> Janík Martin: Tatra, Brno 2005, s. 143.

<sup>303</sup> Automobil revue, 2000, č. 1, s. 39.

<sup>304</sup> Minařík Stanislav: Automobily 1966-1985, Praha 1987, s. 17.

<sup>305</sup> Automobil revue, 2000, č. 1, s. 39.

<sup>306</sup> Automobil revue, 2000, č. 2, s. 40.

<sup>307</sup> Janík Martin: Tatra, Brno 2005, s. 83.

<sup>308</sup> Automobil revue, 2000, č. 2, s. 39.

<sup>309</sup> Janík Martin, Tatra, Brno 2005, s. 84.

<sup>310</sup> TAMTÉŽ, s. 86.

polootevřenou karoserií a automatickou převodovkou, jež byla montována pro přehlídkovou jízdu. Vůz byl pak schopen jet maximální rychlostí 5 km/h.<sup>311</sup> Podle motoristického časopisu Svět motoru vznikla k důstojnému oslavení 40. výročí osvobození Československa Rudou armádou.<sup>312</sup>

Luxusní limuzína nebyla skutečně pro každého, neboť její maloobchodní cena v osmdesátých letech dosahovala výše 319 000 až 349 670 Kčs.<sup>313</sup> Z tohoto důvodu lze skutečně mluvit o automobilu snů. Jako svůj automobil snů jej označil i jeden z respondentů v dotazníku.<sup>314</sup>

---

<sup>311</sup> Janík Martin: Tatra, Brno 2005, s. 87.

<sup>312</sup> Svět motoru, 1985, č. 43, s. 16-17.

<sup>313</sup> Janík Martin: Tatra, Brno 2005, s. 92.

<sup>314</sup> Viz Dotazníky v Příloze.

## 7 Sport

---

### 7.1 Význam automobilového sportu

Jedna z otázek, kterou jsem respondentům položil, zněla, jestli byli při výběru svého automobilu ovlivněni sportovními úspěchy značky. Po zhodnocení dotazníku mohu konstatovat, že se jich tento bod reklamy dotýkal minimálně. Přibližně 68% respondentů odpovědělo spíš ne nebo to mě nezajímalo. Je možné si to vysvětlit takto: automobil chápali jako spotřební věc, která jim má zajistit pohodlný a rychlý přesun z jednoho místa na druhé, aniž by museli spoléhat na státní železniční dráhy či autobusové spoje. Určitě to ale nebyl jediný důvod. Ne všechny zajímavé vozy se musely účastnit závodů. Tudiž majitele mohla třeba více zajímat spolehlivost vozu nebo design karoserie.

Byli však i automobiloví nadšenci, kteří si daný model vybrali právě proto, že jim silně připomínal závodní stroj. V případě československých vozů se jednalo hlavně o majitele typů 110 R, Garde a Rapid. Právě tyto modely dostaly sportovní karoserie, které AZNP Mladá Boleslav dopomohly k vyššímu odbytu v západní Evropě. Závodní vozy byly následně vyvinuty ze silničních provedení, nebo se jim alespoň podobaly.

Danou situaci jsem se pokusil zdokumentovat za pomoci několika názorných příkladů. V osmdesátých letech minulého století byl přísun devizové měny ovlivněn designem karoserie, spolehlivostí automobilu a jeho cenovou dostupností. Československé vozy se navíc úspěšně prezentovaly před zahraničním publikem na závodních tratích. AZNP Mladá Boleslav byl z tohoto důvodu nucen naslouchat i hlasu zahraničních závodníků a dealerů. Jejich doporučení mohla totiž pozitivně ovlivnit reklamu firmy Škoda.

První z nich byl J. Poch, pařížský dovozce vozů Škoda. Jeho spolupráce s AZNP Mladá Boleslav začala už ve čtyřicátých letech. V roce 1987 řekl novinářům, že automobily stárnou stále rychleji. „Ani kvalita a cena ještě nepřinášejí úspěchy samy o sobě. Velkou roli hraje reklama.“<sup>315</sup> Tuto reklamu z velké části podpoří sportovní úspěchy. V této souvislosti vyzdvihl československé jezdce jako extratřídu, která ví, „že sportovní úspěch jde rukou v ruce s obchodními zájmy. Úspěch má vždycky dopad na veřejnost.“<sup>316</sup>

---

<sup>315</sup> Rudé právo, 1987, č. 3, s. 6.

<sup>316</sup> TAMTÉŽ, s. 6.

Roku 1981 si posteskl sicilský dovozce vozů Škoda pro Itálii/ Sicílii, že se jich na jih Evropy dováží málo. Svůj názor sdělil novinářům krátce potom, co na zdejšímu okruhu vyhrály československé automobily typu Š 130 RS ve své objemové třídě. Tehdy doslovně pronesl podle časopisu Svět motoru: „Kdyby dovoz škodovek neomezovaly stanové kvóty, prodalo by se jich více, zejména po dnešním závodě.“<sup>317</sup>

Obdobnou poznámku jsem našel ve stejném motoristickém časopise i o několik ročníků později. V roce 1985 dojezdili na čtvrtém místě dva tovární jezdci značky Škoda na voze 130 LR v závodech mistrovství Evropy v Belgii.<sup>318</sup> Sportovní výsledky československého prodejce v té době výrazně ovlivnily prodejnost ostatních automobilů Škoda na západním trhu. Tuto skutečnost potvrdila i statistická čísla vývozu z výročních zpráv mladoboleslavské firmy. Belgický dodavatel osobních automobilů hned požádal československý tým o jeden model 130 LR, jenž by mohl být vystaven spolu s ostatními vozy Škoda na autosalonu v Bruselu.<sup>319</sup> Totéž ale jinými slovy řečeno jsem našel v Archivu historie firmy Škoda Auto a.s., kde bylo napsáno: „Sportovní úspěchy vozů Škoda jsou velmi účinnou propagací a pomáhají zvyšovat prodej sériových osobních automobilů Škoda v zahraničí.“<sup>320</sup>

Této situaci velmi napomáhal další důležitý faktor. Československý výrobce postrádal finance na vývoj nejen nových silničních automobilů, ale i závodních. Proto byl v mnoha případech nucen využít už existujících konstrukcí. Závodní typ Škoda 130 RS byl vyvinut z verze Š 110 R, jinak tomu bylo u řady Š 743 (Garde a Rapid). Z ní vzniklo několik soutěžních variant, které postavil podnik Metalex, závodní nadšenci a závod v Mladé Boleslavi. Stejně okolnosti doprovázely konstrukci modelu Škoda 130 LR.

PZO Motokov tehdy významně zasáhl do jejího vývoje, protože byly uplatněny požadavky zahraničních prodejců. Ti po československém výrobcu žádali, aby nově vyvinutý závodní speciál mohl dokonale propagovat značku i typy běžně vyráběné.<sup>321</sup> Proto byl závodní typ oděn karoserií dobře známou z modelového provedení Š 742, ačkoliv inženýři uvažovali o závodním voze typu kupé. Samozřejmě to nebyl jediný důvod, další spočívaly ve snazší homologaci již vyráběných dílů.

---

<sup>317</sup> Svět motoru, 1981, č. 33, s. 12-13.

<sup>318</sup> TAMTÉŽ, 1985, č. 9, s. 4.

<sup>319</sup> TAMTÉŽ, s. 4.

<sup>320</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 90, Rallye 1986-87.

<sup>321</sup> Svět motoru, 1985, č. 6, s. 16.

## 7.2 Sport

V minulé podkapitole jsem se pokusil nastínit význam automobilového sportu pro československý automobilový průmysl v 80. letech 20. století. Nebyl významný pouze v případě československých značek. Jeho důležitost snad nejlépe dokumentuje řada tradičních závodů po celém světě. První závody i rychlostní rekordy se uskutečnily na konci 19. století, tedy krátce po vzniku automobilu.<sup>322</sup>

Dosud jsem se zabýval významem závodů pro výrobce, ale startovní pole netvoří pouze závodní automobil. Je zapotřebí dalších náležitostí. Ty jsou tvořeny závodní dráhou (vymezenou trasou na běžné komunikaci v přírodě i ve městě, speciálně vystaveným autodromem). Sportovní vůz musí řídit jezdec, jenž svými kvalitami může významně ovlivnit výsledek celého závodu. Tyto soutěže byly vypisovány různými organizacemi. V případě ČSSR se jednalo o Svazarm, který se zároveň zabýval i harmonogramem celého podniku.

V Československu byly pro tyto účely vybudovány dva speciální závodní okruhy. Prvním z nich je světově známý okruh v Brně. Dodnes se zde jezdí závody všech možných strojů. Z hlediska světového významu se zdejší okruh stal pro Československo nejdůležitějším pravděpodobně právě závody motocyklů, pořádanými v rámci MS (mistrovství světa ve třech třídách dle objemu motoru). I když se tento okruh nacházel na půdě socialistického státu, nic to neměnilo na skutečnosti, že se zde konaly závody ME (Mistrovství Evropy) cestovních automobilů, kterých se účastnili výrobci vozů celé Evropy.

Pro občana ČSSR to byla jedna z mála příležitostí, kdy si mohl prohlédnout skutečné modely značek Jaguar, Porsche, Lancia, Alfa Romeo atd. Druhý světově významný okruh byl vybudován v první polovině osmdesátých let v okolí Mostu. Vznikl z iniciativy ZO Svazarmu Báňské stavby Most na místě bývalého lomu.<sup>323</sup>

Další závodní podniky se konaly na cestách, na silnicích, jež jsou určeny k běžnému užívání. Jednalo se o soutěže typu Barum Rallye, Rallye Škoda, Bohemia Rallye atd. I zde platilo, že se na těchto tratích mohli českoslovenští jezdci setkávat se zahraničními a měřit tak s nimi své schopnosti. Kromě toho se odehrávaly na půdě Československa další závody, které nebyly domácího charakteru. Započítávaly se do už zmíněného ME, Mitropa Rallye Cupu nebo také do Poháru míru a přátelství.

---

<sup>322</sup> Více k tomuto tématu Miroslav Gomola v Historii automobilů Tatra; Adolf Kuba v Atlase našich automobilů I.; Dalibor Janek a kol. v Století s vavříny a Karel Řepa v Premiéry nadšení.

<sup>323</sup> Svět Motoru, 1984, č. 39, s. 4-5.

Posledně jmenovaný závod byl organizován v rámci zemí Východního bloku. Z motoristického časopisu Svět motoru jsem se dozvěděl, že nebyl hodnocen jen každý jednotlivec, ale i stát, jenž se soutěže zúčastnil. Závodilo se hned v několika skupinách, šlo o závody formulí, easterů, cestovních automobilů různých homologací dle světově uznávaných pravidel FISA. Např. v roce 1981 se započítávalo 5 nejlepších výsledků ze 7 závodů.<sup>324</sup> Do závodů směl každý národní tým přihlásit jednu posádku s vozem vzniklým na Západě. Nutno dodat, že českoslovenští jezdci patřili mezi ty nejlepší (např. v roce 1980 vyhráli manželé Trajboldovi v kategorii jednotlivců,<sup>325</sup> v roce 1982 pro změnu Vl. Tomeček, tehdy zvítězil i čs. národní tým se 132 body před druhým rumunským se 103 body,<sup>326</sup> roku 1985 to byl Svatopluk Kvaizar<sup>327</sup> a roku 1987 Petr Bold<sup>328</sup>).

Pořádání závodů se záhy ukázalo být finančně náročné. To si zřejmě uvědomili i českoslovenští pořadatelé, kteří o zákulisí motoristického sportu začali jednat na půdě Svazarmu. Z jejich prohlášení vyplynulo, že z tohoto principu mají všechny organizace Svazarmu zahájit co nejužší spolupráci. Navíc pořadatel soutěže neměl být zatížen náklady za organizování závodu jako jediný.<sup>329</sup> V roce 1982 vstoupila v platnost vyhláška č. 301.<sup>330</sup> Jejím nařízením byl omezen přísun finančních prostředků do motoristického sportu. Nyní záleželo na ÚV Svazarmu, které organizace se rozhodne podpořit. Vzhledem k hospodářské situaci nakonec došlo k omezení počtu pořádaných podniků. Mohlo by se zdát, že vše směřuje k postupnému úpadku motoristického sportu v Československu. K tomu naštěstí nikdy nedošlo, a tak v roce 1985 vzniklo Středisko vrcholového sportu při ÚV Svazarmu.<sup>331</sup>

Všechny sportovní akce byly pořádány o víkendu. Závod se nejel pouze v jednom dni, ale obvykle mu byly vyhrazeny tři dny. V pátek ráno se konala přebírka automobilů. Závodníkům byly předány instrukce a popřáno mnoho štěstí. Závod byl zahájen na větším okruhu a podle umístění jezdců pokračovaly závody druhý den např. na běžné silnici. V neděli dopoledne probíhaly doprovodné kulturní akce, které byly spjaté s pořádající místní organizací Svazarmu, např. výstava historických automobilů.

Takto podobně vypadala soutěž Rallye Škoda, jež se pořádala v okolí Mladé Boleslavi. Rallye začala v pátek ráno a skončila vyhlášením výsledků v neděli odpoledne.<sup>332</sup>

---

<sup>324</sup> Svět motoru, 1981, č. 4, s. 13.

<sup>325</sup> TAMTÉŽ, 1980, č. 5, s. 10-11.

<sup>326</sup> TAMTÉŽ, 1982, č. 35, s. 10-11.

<sup>327</sup> TAMTÉŽ, 1986, č. 3, s. 6-7.

<sup>328</sup> TAMTÉŽ, 1988, č. 7, s. 14-15.

<sup>329</sup> TAMTÉŽ, 1981, č. 19, s. 5.

<sup>330</sup> TAMTÉŽ, 1982, č. 3, s. 10-11.

<sup>331</sup> Řepa Karel: Premiéry nadšení, Praha 1989, s. 104.

<sup>332</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 88, Rallye Škoda.

Samotný závod byl odstartován v pátečních odpoledních hodinách, což dokumentují archivní materiály značky Škoda. Dokazuje to např. harmonogram Rallye Škoda, jenž byl pořádán v roce 1983 dle mezinárodního sportovního řádu Mezinárodní automobilové federace. Závod se tenkrát jel na tři etapy a měřil přibližně 1 050 km. Do soutěže se mohli přihlásit jednotlivci i družstva (národní – zastupující stát, klubová – za různé automobilové kluby svazarmových organizací v Československu či značková – týmy užívající pouze určité modely jedné a téže automobilové značky).

### **PROGRAM RALLYE ŠKODA**<sup>333</sup>

Pátek 7-11 h: přejímka soutěžních vozů na ústředním stadionu Auto Škoda v Mladé

Boleslavi

15,30: start do zvláštní klasifikační zkoušky (jela se 4 krát, okruh měřil 2,15 km)

18,30: start do I. etapy soutěže

Sobota 6h: start do II. etapy soutěže (stále na ústředním stadionu Auto Škoda v Mladé

Boleslavi)

15h: start do III. etapy soutěže (start v Pěčíně)

22,42: příjezd I. vozu ze III. etapy (konec závodu)

Neděle 9h: vyvěšení výsledků

15h: kulturně sportovní program na zakončení soutěže spojený s přehlídkou

historických a současných vozidel vyrobených v Mladé Boleslavi

18h: vyhlášení výsledků soutěže a předání cen na ústředním stadionu Auto Škoda

20: společná večeře v Domě kultury ROH AZNP v Mladé Boleslavi

Ředitelem závodu byl zvolen Jaroslav Horák. Čestnými představiteli: P. Bahyl (ministr všeobecného strojírenství), M. Šimonovský (generální ředitel ČAZ), J. Máchoj (generální ředitel PZO Motokov) a J. Banýr (ředitel AZNP Mladá Boleslav).<sup>334</sup>

Čím vším se mladoboleslavský tým lišil od konkurence? Za prvé neměli tak silné závodní automobily a dostatek kvalitního materiálu. Mnohokrát se stalo, že zahraniční jezdci mohli na svých vozech uplatnit hroty v pneumatikách (pomáhá to při jízdě na zasněžených,

<sup>333</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 88, Rallye Škoda.

<sup>334</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 88, Rallye Škoda.

zledovatělých tratích), o kterých si škodoväcký tým mohl nechat jenom zdát.<sup>335</sup> Na druhou stranu se podle časopisu Svět motoru mohl československý tým pochlubit přátelskou atmosférou a láskou ke značce, kterou na tratích celé Evropy reprezentují. O přátelské atmosféře mluvili i smluvní zahraniční jezdci, jako byl např. Haugland.<sup>336</sup>

Tato výše uvedená situace však neplatila vždy a ze všech okolností. Například v roce 1981 se mladoboleslavský tým účastnil závodů ME cestovních vozů. Podle počtu výher a dojetých závodů patřil mezi ty nejúspěšnější, ale účast na závodech měl značně ztíženou samotným vedením AZNP Mladá Boleslav. Daných poměrů si záhy všimli redaktoři motoristických časopisů, které tento nevídaný jev udivil. Komplikace totiž všichni očekávali na závodní dráze, ale nikoliv od vlastního vedení.

Závodní automobily byly tehdy rozděleny do několika divizí a to podle objemu (obsahu) motoru. Závodu se však účastnily všechny vozy různých obsahů pohonných jednotek najednou, a i když v celkové klasifikaci neobsadily škodovky první místa, vyhrávaly první místa ve své objemové třídě. Tímto stylem se podařilo mladoboleslavské značce dostat do vedení v průběžném pořadí šampionátu všech divizí.

Krátce po vítězství vozů škoda ve své divizi na dráze v Brně (československá škodovka vedla mistrovství se 100 body před druhou značkou Audi s 90 body) novináři napsali: „Nabízenou šanci bychom neměli pustit, co by za takový výsledek dali jiné evropské automobilky?! Zatím se zdá, jako by nám na úspěchu ani nezáleželo.“<sup>337</sup> Z různých důvodů způsobených „dlouhými tahanicemi, prosbami a urgencemi“<sup>338</sup> dojela závodní stáj do Milána v Itálii pozdě.<sup>339</sup> Obvyklé pozdní příjezdy se nakonec nestaly ničím neobvyklým pro mladoboleslavskou značku. Situace se opakovala při žádostech o vycestování do Velké Británie a na Sicílii. Do Rakouska se československý tým vůbec nedostal, protože nešlo sehnat někoho, kdo by podepsal výjezdní příkazy.<sup>340</sup>

V průběhu ročníku 1981 došlo k jedné zásadní změně. Dosud se o závodní vozy staral mateřský podnik v Mladé Boleslavi, najednou však AZNP Mladá Boleslav svěřil jezdcům automobily do soukromé péče. Tak se stalo, že závodníci se museli spokojit s minimálním servisem. Např. při soutěžení hrají významnou roli pneumatiky, ale československým jezdcům nezbylo, než aby se spokojili s ojetými z minulého závodu.<sup>341</sup>

---

<sup>335</sup> Svět motoru, 1985, č. 9, s. 4.

<sup>336</sup> TAMTÉŽ, 1987, č. 23, s. 2-3.

<sup>337</sup> TAMTÉŽ, 1981, č. 26, s. 10-11.

<sup>338</sup> TAMTÉŽ, 1981, č. 26, s. 11.

<sup>339</sup> TAMTÉŽ, 1981, č. 13, s. 12.

<sup>340</sup> TAMTÉŽ, č. 26, s. 11.

<sup>341</sup> TAMTÉŽ, č. 33, s. 13.



Na konci závodní sezóny vyhrály posádky s vozy Š 130 RS zasloužený titul Mistra Evropy značek. V Mladé Boleslavi však žádné oslavy neprobíhaly. Tato skutečnost neunikla redaktorům motoristických časopisů. K daným okolnostem právě končící sezóny 1981 se k jejich radosti vyjádřil i mladoboleslavský jezdec ing. Zdeněk Vojtěch. Z jeho slov vyplynulo, že největší překážky na ně nečekaly na závodní dráze, ale v Mladé Boleslavi, protože vedení AZNP snad ani nemělo zájem o výsledky ME cestovních vozů.<sup>342</sup> Např. na okruhu v Zolderu nevyhrál jen proto, že s nimi nemohl vycestovat tovární mechanik.

Společnost Škoda vyhrála tento titul pro československý motorový sport v roce, kdy Svazarm slavil 30 let své existence. Svazarm československému týmu blahopřál v zastoupení svého předsedy generálporučíka V. Horáčka.<sup>343</sup>

---

<sup>342</sup> Svět motoru, 1981, č. 44, s. 4.

<sup>343</sup> TAMTÉŽ, č. 44, s. 5.

## 7.3 Závodní automobily osmdesátých let

Snad každý automobilový nadšenec alespoň někdy viděl závodní vůz. Všechny tyto soutěžní stroje, které se účastnily závodů rallye či ME cestovních vozů, měly i přes různá sponzorská loga a jiné typy karoserií něco společného. Vznikaly vždy ze základů už sériově vyráběných automobilů, čímž napomáhaly k úspěšné propagaci běžných vozů. Československé hospodářství a průmysl se během osmdesátých let nacházely v období stagnace. Ekonomická situace podniků se promítla i do možností vývojových oddělení sportovních automobilů. Proto závodní týmy, jednotliví nadšenci i kluby užívali automobily vzešlé ze sériové produkce.

Prvním a nejstarším závodním vozem, který v této kapitole zmíním, byl sportovní speciál Škoda 130 RS. Byl to kvalitně vyvinutý vůz, s nímž mnozí jezdci dokázali porážet závodníky se silnějšími automobily. Českoslovenští jezdci s ním zvítězili v mnoha závodech ME cestovních vozů, ale vyhráli i Pohár přátelství a míru. Koncepční základ automobilu Š 130 RS vycházel ze dvou nehomologovaných prototypů Š 180 RS a Š 200 RS.<sup>344</sup> Jejich výkony i skryté možnosti natolik zaujaly vedení značky Škoda, že se rozhodla ve výzkumu a vývoji nadále pokračovat. Závodní speciál však bylo nutné vyrobit v určitém množství, aby jej bylo možné homologovat pro závody podle sportovních pravidel FISA. Nehomologovaný vůz se soutěží sice také mohl zúčastnit, ale jeho start musela odsouhlasit organizace pořádající závod.

Jako základ posloužil skelet sportovního kupé Š 110 R, jenž byl vyztužen. Pohonnou jednotkou se stal čtyřválec s rozvodem OHV. Konstrukčně vzešel ze sériových modelů, ale zdvihový objem byl zvýšen na 1289 cm<sup>3</sup>. Modernizovaný motor byl postupnými inovacemi vyladěn až k maximálnímu výkonu 105 kW při 8500 ot./min.<sup>345</sup> Na vývoji automobilu se podstatnou měrou zasloužil i ÚVMV v Praze.

Konstruktéři byli v daný okamžik postaveni před dva zásadní problémy. První z nich spočíval v postavení kvalitního závodního vozu a druhý se týkal homologace vozu pro závody. Bez ní se vozy mohou závodů účastnit jen jako prototypy, kterým byla udělena výjimka povolující start. V případě typu 130 RS se jednalo o získání homologace pro tehdejší třídu A2. Pravidla tedy určila, že modelu 130 RS se jí dostane, pokud bude během jednoho

---

<sup>344</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 175.

<sup>345</sup> TAMTÉŽ, s. 175.

roku postaveno doložitelných 1000 exemplářů.<sup>346</sup> V případě československé škodovky se jednalo o veliký problém. Vedení týmu nezbylo než improvizovat. Pro delegáta Mezinárodní sportovní komise FIA byl připraven zábavný program, jehož se zúčastnila i slavná závodnice Eliška Junková. Všechno dobře dopadlo, ačkoliv za celou dobu výroby tolik vozů 130 RS z továrny nikdy nevyjelo. Sportovní delegát byl údajně přesvědčován, že automobily byly vyrobeny pro služby policie, a tudíž není možné je všechny svolat na jedno místo.<sup>347</sup>

Přesný počet vyrobených automobilů Škoda 130 RS není do dnešních dnů nikomu znám. V roce 2001 připomněl motoristický časopis SPEED slavnou historii československého vozu Š 130 RS a uvedl, že jich vzniklo pouze 38. V tomto údaji se rozchází i vydané publikace, které vznikly na základě archivních materiálů značky Škoda. Dvojice autorů publikace Škoda. Z Kvasin do celého světa L. Holoubek aj. Králík uvádí přibližný počet 150 kusů.<sup>348</sup> V muzeu v Mladé Boleslavi je u vystaveného exempláře dokonce údaj, podle kterého vzniklo pravděpodobně 200 exemplářů.<sup>349</sup>

Poprvé se automobily 130 RS zúčastnily celé sezóny v roce 1977. Ale už to stačilo k tomu, aby celému světu předvedly, co s nimi dobří jezdci mohou dokázat. Kromě zmíněného ME cestovních automobilů se typy 130 RS objevily na Rallye Akropolis, Rallye Monte Carlo, kde dokázaly vyhrávat ve své třídě, v mistrovství republiky, v Poháru míru a přátelství atd. V domácích soutěžích nasazovaly vozy různé týmy. Snad nejúspěšnějším z nich bylo Jednotné zemědělské družstvo Slušovice, jež vyhrálo před tovární stájí z Mladé Boleslavi pohár mistrovství republiky v roce 1983.<sup>350</sup>

Od roku 1980 začaly na veřejnost „prosakovat“ první obavy z toho, jaký vůz bude nasazován za československou reprezentaci, až vyprší platnost homologace typu Š 130 RS.<sup>351</sup> Laikovi by se mohlo zdát, že tyto obavy jsou předčasné, zvláště když byla homologace pro československý model prodloužena až do konce roku 1981<sup>352</sup> a naposledy do roku 1983.<sup>353</sup> Ale inženýři by s ním nesouhlasili, protože každá konstrukce kvalitního automobilu vyžaduje delší časový vývoj.

Podle některých publicistů se jistou alternativou mohly stát typy Š 120 LS a Garde. Oba dva modely by však jen stěží umožnily závodníkům výhru alespoň ve své objemové

---

<sup>346</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 175.

<sup>347</sup> TAMTÉŽ, s. 176.

<sup>348</sup> Holoubek Vladimír a Králík Jan: Škoda. Z Kvasin do celého světa 1934-2004, Rychnov nad Kněžnou 2004, s. 120.

<sup>349</sup> Název muzea Škoda Auto Muzeum.

<sup>350</sup> Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda 1895-1995 II. Let okřídleného šípů, Praha 1995, s. 177.

<sup>351</sup> Svět motoru, 1980, č. 17, s. 10.

<sup>352</sup> TAMTÉŽ, 1981, č. 5, s. 11.

<sup>353</sup> TAMTÉŽ, 1983, č. 6, s. 12.

třídě. To vedlo k připravované spolupráci AZNP Mladá Boleslav a JZD Slušovice na voze Garde s motorem z typu Lada 1600.<sup>354</sup> Z hlediska konstruktérů by se však jednalo o dlouholetý vývoj a značka by se na minimálně tři roky stala konkurenceneschopnou. To opravňuje obavy mladoboleslavského týmu z roku 1980. Konstrukci automobilu převzala firma Metalex a o pomoc byl požádán Václav Král.<sup>355</sup> Model byl označen jako MTX 160 RS a poprvé se divákům představil na rallye Valašská zima.<sup>356</sup> Jeho jízdní vlastnosti byly údajně výborné, ale do sériové výroby se nikdy nedostal, neboť podnik Metalex nebyl schopen zajistit potřebnou produkci 200 exemplářů.<sup>357</sup> Vznikly pouze tři prototypy dosahující výkonu až 160 koní.<sup>358</sup>

Jiným směrem se pokusilo jít oddělení výroby osobních automobilů v Bratislavě. Podnik BAZ zkusil do kupé Garde namontovat turbokompresorový motor.<sup>359</sup> Závodní vůz se od sériového lišil otočením motoru před zadní nápravou. Změn doznal i design karoserie. Byly rozšířeny blatníky a laminátové nástavce prahů, které si vyžádaly větší rozchod kol a aerodynamika vozu. Inženýři bratislavského podniku se do celého projektu zapojili v roce 1981.

Na počátku osmdesátých let se do stavby závodního prototypu pustili i sportovní nadšenci. Podrobně o jejich práci informoval své čtenáře motoristický časopis Automobil. V roce 1980 tak vznikla verze Dakos Inspekta.<sup>360</sup> Automobil pro závody do vrchu ve skupině A5 postavil tým Jiřího Sejky a Ivana Matouška.<sup>361</sup> Po technické stránce se jednalo o speciál, který byl vyvinut ze sériového provedení Š 742. Odtud dostal vůz i své označení Dakos. To vzniklo přeházením písmen značky Škoda.

Jelikož domácí jezdcí postrádali závodů schopný stroj, upravil zatím podnik Metalex typ Škoda 120 LS, což byl jediný československý silniční vůz homologovaný na závodní dráhu. Do jisté míry se na jeho vývoji podíleli angličtí zástupci mladoboleslavského výrobce, kteří si přáli, aby jezdec Haugland mohl s vozem Škoda nastoupit do závodů ve Velké Británii,<sup>362</sup> protože potřebovali reklamu pro zvýšení odbytu automobilů Škoda.<sup>363</sup> Spolupráce

---

<sup>354</sup> Svět motoru, 1983, č. 6, s. 12.

<sup>355</sup> Řepa Karel: Premiéry nadšení, Praha, 1989, s. 132.

<sup>356</sup> Svět motoru, 1984, č. 7, s. 12.

<sup>357</sup> TAMTÉŽ, s. 12.

<sup>358</sup> Řepa Karel: Premiéry nadšení, Praha, 1989, s. 104.

<sup>359</sup> TAMTÉŽ, s. 131.

<sup>360</sup> TAMTÉŽ, s. 128.

<sup>361</sup> Automobil, 1980, č. 5, s. 12.

<sup>362</sup> Svět motoru, 1984, č. 13, s. 12-13.

<sup>363</sup> Řepa Karel: Premiéry nadšení, Praha 1989, s. 131.

a zkušenosti společností Metalex a Škoda nakonec vedly ke vzniku modelu Škoda 130 LR, jenž byl do závodů nasazován od roku 1985.<sup>364</sup>

Jeho výsledná podoba byla ovlivněna požadavky PZO Motokovu, ale i snazší homologaci určitých prvků. Poprvé se typ Š 130 LR představil divákům na rallye Valašská zima. V ME cestovních automobilů zazářila československá škodovka zhruba stejnou měrou jako slavný model Š 130 RS. V závodě v Belgii se posádka této škodovky umístila na velice krásném čtvrtém místě.<sup>365</sup> Stalo se tomu tak v roce 1985 a o rok později skončila dokonce na druhém místě ve stejném závodě.<sup>366</sup> Úspěch československé značky přiměl belgické novináře k uspořádání tiskové besedy o škodovkách a zdejší prodejce vozů Škoda požádal tým o závodní vůz kvůli reklamě značky.<sup>367</sup>

V roce 1988 se na uzavřených silničních okruzích německého šampionátu objevila jedna z nejzajímavějších úprav modelů Rapid a 130 LR. Jednalo se o kupé s označením Škoda 130 R/H,<sup>368</sup> kde písmeno H znamenalo zařazení vozu do skupiny H. Podle ustanovení mezinárodních pravidel sportovní komise FISA patřily do kategorie H vozy, jejichž karoserie a blok motoru se nesměly lišit od sériového provedení.<sup>369</sup> Tyto speciály převzaly karoserii a některé mechanické díly z verze Rapid. Při své hmotnosti 680 kg, obsahu válců 1289 cm<sup>3</sup> a maximálním výkonu 100 kW dosahovala lehká kupé rychlosti 265 km/h.<sup>370</sup>

Vozy se zúčastnily pěti vytrvalostních závodů v SRN. Přesně tolik jich mělo německé mistrovství Veedol-Langstreckenpokal,<sup>371</sup> kde se československé speciály Škoda utkaly se značkami západní konkurence: Mercedes-Benz, Ford, Opel a Porsche. Ačkoliv automobily Š 130 R/H skončily v konečném pořadí na 5. místě, bylo možné mluvit o úspěchu, neboť se jednalo o velice spolehlivé vozy. Se závodními modely 130 R/H byl spokojen i jezdec Svatopluk Kvaizar, jenž o nich hovořil jako o dosud nejlepších automobilech, s kterými měl tu čest závodit.<sup>372</sup>

Ke konci osmdesátých let nasadil mladoboleslavský tým do závodů nový soutěžní speciál. Byl odvozen od sériového provedení typu Š Favorit. V Mladé Boleslavi se o něm pokusili novináři časopisu Svět motoru zjistit víc pro své čtenáře, ale setkali se pouze s mlčením. Svým způsobem je chování tiskového oddělení překvapilo, a proto si neodpustili

---

<sup>364</sup> TAMTÉŽ, s. 104.

<sup>365</sup> Svět motoru, 1985, č. 9, s. 4.

<sup>366</sup> TAMTÉŽ, 1986, č. 8, s. 5.

<sup>367</sup> TAMTÉŽ, s. 5.

<sup>368</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 91, Rallye B 1988.

<sup>369</sup> TAMTÉŽ.

<sup>370</sup> TAMTÉŽ.

<sup>371</sup> Svět motoru, 1989, č. 3, s. 26.

<sup>372</sup> TAMTÉŽ, 1989, č. 3, s. 26.

sarkastickou poznámku, zda se tak neděje proto, aby si to náhodou nemohla přecít konkurence u týmů Lancie a Nissan.<sup>373</sup> Na konci osmdesátých let patřily obě zahraniční závodní stáje k těm nejlepším, které se soutěží rallye účastnily. Teprve 18. ledna 1989 byl veřejnosti představen čerstvě homologovaný typ Favorit pro skupinu A.<sup>374</sup> Závodní premiéru si tyto automobily odbyly na závodní dráze ve Finsku, kde všechny čtyři nasazené stroje úspěšně dojely do cíle. Tím nepotěšily pouze finského dovozce aut značky Škoda, ale i mateřský tým.

---

<sup>373</sup> TAMTÉŽ, 1988, č. 21, s. 19.

<sup>374</sup> Svět motoru, 1989, č. 4, s. 5.

## 8 Nákup

---

### 8.1 Faktory ovlivňující výběr vozu

Některými významnými faktory, které ovlivňují výběr automobilu, jsem se už v předešlých kapitolách zabýval. Byla to hospodářská situace země, jež neumožňovala nákup či vývoj nových technologií. Tato situace se promítla do nákupní schopnosti obyvatelstva, kdy se zvyšovaly ceny zboží a mnoho vyrobených produktů se stalo nedostatkovým či neprodejným. Stejně komplikace se týkaly i automobilového průmyslu. Značka Škoda se daný stav pokusila několikrát změnit bohatší výbavou, novými barvami a inovacemi karoserií. Svým způsobem se o úspěšný prodej vozů postarala i účast mladoboleslavského týmu v evropských závodech.

Kupující však mohli být ovlivněni i dalšími okolnostmi, na něž jsem se v dotazníku také zaměřil. Zajímalo mě, jestli na respondenty působila skrytá reklama ve filmech a v literatuře. Například v šedesátých letech zaznamenala společnost Volvo vyšší odbyt modelu P 1800, protože tento typ užíval hrdina seriálu „The Saint“ herec Simon Templar.<sup>375</sup>

Dalším důležitým bodem reklamy je kvalita výrobku, který výrobce dodává na trh. V tomto případě ani sebehezčí design nemůže napravit nedůvěru zákazníků v nespolehlivé vozy, jak se v polovině šedesátých let stalo například francouzskému výrobcí Facel Vega.<sup>376</sup> Stejné problémy se týkaly i mladoboleslavské značky, když v roce 1988 zahájila prodej prvních vozů Favorit. Danou situaci potvrzují nespokojené dopisy čtenářů časopisu Svět motoru z osmdesátých let. Po vyhodnocení dotazníku mohu konstatovat, že všichni respondenti byli se svými vozy velmi spokojeni.

Ale ani jeden z respondentů nebyl spokojen s nabídkou trhu osobních automobilů v ČSSR. Všichni si stěžovali na malý počet karosářských variant sériových vozů a na malý počet dovezených automobilů ze zahraničí. Respondenti odpovídali na tuto otázku slovy „Ne, slabý výběr vozů na tehdejšímu trhu.“, „Bylo to, když nato vzpomínám hrozné absurdní, až neuvěřitelné z pohledu dneška.“ nebo „Trh postrádal dostatek jiných vozů různých kategorií.“<sup>377</sup>

---

<sup>375</sup> Rive Box Rob de la: Encyklopedie sportovních vozů. Sportovní vozy 1945-1975, Praha 1999, s. 275.

<sup>376</sup> TAMTÉŽ, s. 103.

<sup>377</sup> Viz dotazníky v Příloze.

Někteří respondenti dotazníku stejně jako záznamy stížností v archivním materiálu firmy Škoda Auto a. s. uváděli, že byl nedostatek odstínů laku karoserií. Kupující v osmdesátých letech neměli takové možnosti výběru jako dnešní zákazníci. Museli být spokojeni s nedostatečnou nabídkou trhu. Situace se sice v průběhu osmdesátých let zlepšila, ale zase zhoršila záhy po uvedení modelu Favorit na trh.

Ve zprávách o hospodářské činnosti za rok 1980 se nachází několik informací o nespokojenosti zákazníků s barevnými odstíny škodovek. Kupující postrádali automobily v bílé barvě.<sup>378</sup> Podle archivního materiálu měli stejné důvody ke stížnostem i zájemci o automobily v roce 1981. Během osmdesátých let se nabídka barev rozšířila o nové, a tak se na trhu objevily škodovky v sněhobílé, modré kosmické, tmavě šedomodré, béžové, kamenně hnědé, topolové zeleni, vrbové zeleni a za příplatek v červení apolo.<sup>379</sup> Jak je vidět, na trhu například scházelo provedení metalízy. Ta se začala dodávat za příplatek až na modely Favorit.

Určitým typem faktoru, jenž ovlivňuje výběr automobilu, je i jeho účast ve filmu nebo v literárním díle. K této myšlence mě přivedlo několik frází v zahraničních encyklopediích. Byly to například okolnosti prodeje modelu Volvo P 1800 nebo i názor Martina Buckley, autora publikace Encyklopedie automobilů kategorie Classic, jenž napsal: „Vozidla vypadají odjakživa na plátně či obrazovce nesmírně působivě. Patří k dynamickým a často nádherným objektům, které se stávají prvky dekorace nebo dokonce ústředním bodem akcí.“<sup>380</sup> Jejich účast ve filmu vždy pomáhala zvýšit prodej automobilů stejného modelu. Na zákazníka tu navíc působí i skrytá reklama, protože hrdina seriálu mívá málokdy se svým automobilem problémy.

Z tohoto principu požádali českoslovenští filmaři AZNP Mladá Boleslav o zapůjčení škodovky do připravovaného seriálu „Návštěvníci“, ale nebylo jim vyhověno.<sup>381</sup> Pravděpodobně si tak mladoboleslavský závod sám sobě uškodil, protože seriál se stal velmi populárním a jistě by přispěl k výrazné propagaci značky Škoda. Vůz jim velice ochotně poskytla sovětská Lada. O několik let později vzpomínala moderátorka Skarlandtová na příhodu, která se jí stala během natáčení dokumentu o Praze pro pořad v NDR. Filmařům se natolik zalíbilo kupé Š 110 R, že se muselo stát rekvizitou pořadu.<sup>382</sup>

---

<sup>378</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 69, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>379</sup> TAMTÉŽ, karton č. 92, Rallye B 1989.

<sup>380</sup> Buckley Martin: Encyklopedie automobilů kategorie Classic, Praha 2002, s. 58.

<sup>381</sup> Svět motoru, 1983, č. 49, s. 2-3 a s. 6-7.

<sup>382</sup> TAMTÉŽ, 1989, č. 24, s. 20.



AZNP si však bylo vědomo, že reklamu potřebuje, proto ta účast na závodních drahách a podpora soukromých týmů. Jedním z nich byli akrobaté/ kaskadéři, protože právě oni vystavovali sériové vozy nejtěžším zatěžkávacím zkouškám. Tato spolupráce se ukázala být výhodná pro všechny zainteresované. Akrobatický tým se zavázal vývojovému oddělení k dodávání každoroční zprávy a PZO Motokov získalo vhodný materiál k propagaci značky v zahraničí.<sup>383</sup>

Průmyslové společnosti zároveň automobily využily k propagačním účelům a k oslavám různých výročí. V průběhu osmdesátých let se stalo jedním z nejdůležitějších 40. jubileum osvobození ČSSR od nacismu Rudou armádou. Proto roku 1985 uspořádaly tyto instituce: Vydavatelství Naše vojsko, Svět motoru, Barum, Československá televize a AZNP, určitý typ testu.<sup>384</sup> Dvě škodovky byly vybrány k tomu, aby po 40 kol kroužily na mosteckém okruhu. Svým způsobem společnosti „zabily dvě mouchy jednou ranou“. Důstojně oslavily výročí a uspořádaly vytrvalostní test, jeho závěry využila značka pro další vývoj a marketingové oddělení k propagaci.<sup>385</sup>

Mnohdy se stává, že si někteří kupující vytvoří vztah ke svému automobilu a nemusí se jednat o tzv. sváteční řidiče. Tato myšlenka zaujala i redaktory časopisu Svět motoru, a proto se v každém čísle po dobu osmdesátých let ptali významných osobností, co pro ně samotné automobil znamenal. Z mnoha odpovědí jsem zvolil pouze ty, které mě něčím zaujaly. Například pro Miloše Kopeckého byl automobil kusem plechu, jenž mu měl sloužit a ne obráceně. Pro něj byl důležitější půvab ženy než studeného kovu. Však také reportérům řekl: „Ostatně nejdůležitější na automobilech je, koho vedle sebe vozíte.“<sup>386</sup>

V tom, že automobil je především sluha, se s M. Kopeckým shodl i Josef Vinklář a Jiřina Bohdalová. Totéž mi sdělili i mnou dotazovaní. Jedna respondentka uvedla: „Úsporu času při cestování, pohodlí, nákupy už jsem nemusela tahat pěšky s vytahanýma rukama... Snadné přemísťování.“<sup>387</sup> Jednu z mála výjimek představoval respondent, redaktor motoristických časopisů, protože uvedl, že to bylo jeho „největší hobby“.<sup>388</sup>

Kromě těchto faktorů ovlivňovala nákup automobilu i jeho cena. V Československu neexistoval volný trh, všechno bylo řízené vládním nařízením, proto se ceny osobních vozů nelišily, tento fakt jeden z respondentů dotazníku komentoval slovy: „Ale cena byla stejná

---

<sup>383</sup> Svět motoru, 1985, č. 4, s. 2-3.

<sup>384</sup> TAMTÉŽ, 1985, č. 18, s. 8-9.

<sup>385</sup> TAMTÉŽ, 1985, č. 4, s. 2-3.

<sup>386</sup> TAMTÉŽ, 1985, č. 3, s. 20.

<sup>387</sup> Viz dotazník v Příloze.

<sup>388</sup> TAMTÉŽ.

od Aše až po Poprad“.<sup>389</sup> Tato skutečnost se však dotýká pouze jednoho a téhož typu vozu, který nebyl prodán na volném trhu. Výraznější cenové rozdíly byly patrné pouze mezi jednotlivými značkami a vybavením jejich modelů.

---

<sup>389</sup> Viz Dotazníky v Příloze.

## 8.2 Nakupování

Pokud bychom měli někdy možnost nahlédnout do osmdesátých let 20. století jako cestovatelé v čase, byli bychom pravděpodobně velice udiveni změnami ve stylu nakupování osobních automobilů. Naopak by byl kupující z osmdesátých let příjemně překvapen možnostmi trhu z počátku 21. století. Možná by současné zájemce o automobily považoval za příliš zhýčkané, pokud by spatřil v televizi onu známou reklamu na novou Škodu Fabii. V ní dva manželé po celý den přemýšlí, zda si vyberou uvedený model v tmavém či světlém odstínu, nebo padne-li k jejich oblečení spíše kostkovaný nebo pruhovaný potah.

Nakupující v osmdesátých letech minulého století takové možnosti neměl. Většinou byl rád, že si vůbec nějaký automobil může koupit. Nemohl si jen tak poroučet a určovat barvu svého vozu, o vybavení ani nemluvě. Mohl si koupit pouze to, co bylo zrovna v nabídce n. p. Mototechny, v Tuzexu nebo značkových prodejnách. O čemž svědčí i analýza dotazníku.

Spolu s novým režimem, jenž se v únoru roku 1948 dostal k moci, se změnil i styl nakupování automobilů. Vozy a hlavně jejich příslušenství se stalo nedostatkovým zbožím (např. pneumatiky). Tento jev se vyskytl převážně v zemích s novým totalitním režimem, protože v západní Evropě byl dostatek pneumatik z USA. Úřady celou situaci vyřešily po svém. Byl omezen počet těch, kteří si mohli vůz pořídit a s ním jezdit. Během padesátých let se začala situace měnit, dokonce se zvýšila poptávka po automobilech. Tento zájem stranické orgány začaly regulovat, proto v roce 1955 bylo zavedeno přidělové řízení motorových vozidel pro soukromé osoby.<sup>390</sup>

Svoji žádost o automobil podávali zájemci „prostřednictvím závodního výboru krajského výboru odborového svazu“.<sup>391</sup> U těchto lidí bylo přihlíženo k několika okolnostem, jež neměly mnoho společného s osobním vozem. Byly porovnávány a zkoumány jejich pracovní zásluhy a angažovanost. Pak teprve následovalo jejich zařazení do pořadníku. Spolu se žádostí složili i zálohu v celkové výši 20 000 Kčs. Nesmíme zapomenout, že je to období po měnové reformě z roku 1953,<sup>392</sup> kdy byly sníženy vklady všech obyvatel Československa v poměru 1:5 či 1:50.<sup>393</sup> Bylo-li vše kladně vyřízeno, získával podavatel nárok na automobil. Tudíž obdržel potvrzení své žádosti na určitý typ automobilu, což znamenalo posečkat, než se

<sup>390</sup> Svět motoru, 1980, č. 27, s. 8.

<sup>391</sup> TAMTÉŽ, s. 8.

<sup>392</sup> Více se měnovou reformou zabývali Zdeněk Jirásek a Jaroslav Šůla v knize Velká peněžní loupež v Československu 1953.

<sup>393</sup> Hásková Jarmila a kol.: Československé bankovky, státopvky a mince 1919-1992, Praha, Lunarion 1993. s. 30.

dostane na řadu. Ve chvíli, kdy na něj přišla řada, zaslal mu n. p. Mototechna telegrafickou výzvu s uvedením typu a ceny vozidla.

Zákazník pak zašel do spořitelny s výzvou, kde byl vydán příkaz na proplacení kupní ceny. V Mototechně se ohlásil, předložil doručenou výzvu a příkaz o převodu peněz z bankovních účtů.<sup>394</sup> Automobil si nemohl vyzvednout v kterékoli pobočce Mototechny, ale pouze v okolí svého trvalého bydliště. V roce 1968 se tento přístup změnil a od roku 1970 vzrostl povinný vklad na 30 000 Kč, ale již o tři roky později byla povinnost vkladu zrušena.<sup>395</sup> Pořadník přesto zůstal, i když bylo možné určité automobily koupit bez něj na volném trhu.

V osmdesátých letech se systém inovoval, navíc ceny automobilů vzrostly, a tak mohl zákazník podat u České státní spořitelny žádost o půjčku ve výši až dvou třetin hodnoty nového vozidla.<sup>396</sup> K jejímu schválení musel předložit doklad o výši svého platu. Pobočka spořitelny potom vydala na celou kupní cenu šek, kterým se automobil v prodejně zaplatil. Tyto půjčky se zdaleka netýkaly všech automobilů. Mohly být uplatněny na nové vozy z domácí produkce nebo ze zemí Východního bloku (konkrétní typy byly určeny dle nařízení ministerstva financí).<sup>397</sup> Toto vládní omezení se starších modelů netýkalo.<sup>398</sup> Maximální doba měsíčních splátek byla stanovena na pět let při úroku 5%. O úspěšnosti nabízené služby svědčí i to, že ji v roce 1980 využilo 19 191 lidí, ale v roce 1985 to už bylo 28 766.<sup>399</sup>

Samotný prodej automobilů vypadal následovně. Zájemce o silniční vozidlo navštívil jakoukoliv Mototechnu, kde si vybral automobil. S pracovníkem prodejny vybrali datum, kdy si automobil měl vyzvednout. Zatím zákazník došel do pobočky spořitelny a předložil předúčet (doklad o ceně vozu).<sup>400</sup> Spořitelna na cenu automobilu vydala šek, s nímž se člověk vrátil zpět do Mototechny. Po obdržení potvrzení o zaplacení vozu se stal kupující skutečným majitelem vybraného modelu.

Další možnosti nákupu poskytovaly prodejny Mototechny.<sup>401</sup> Zákazník jim nabídl na protiúčet svůj starý automobil (tato varianta existuje dodnes s tím, že některé podniky uvádí uvedenou službu jako úplnou novinku). Po úředním odhadu z něho okamžitě získal 70% ceny formou dobropisu. Tato částka mu byla ihned odečtena z hodnoty nového automobilu, jež si u nich vybral. Zbytek byl kupujícímu proplacen po prodeji jeho bývalého

---

<sup>394</sup> Svět motoru, 1980, č. 27, s. 8.

<sup>395</sup> TAMTÉŽ, s. 8.

<sup>396</sup> TAMTÉŽ, s. 9.

<sup>397</sup> TAMTÉŽ, 1986, č. 16, s. 28.

<sup>398</sup> TAMTÉŽ, 1980, č. 27, s. 9.

<sup>399</sup> TAMTÉŽ, 1986, č. 16, s. 29.

<sup>400</sup> TAMTÉŽ, 1987, č. 4, s. 10.

<sup>401</sup> TAMTÉŽ, 1980, č. 8, s. 29.

vozu novému majiteli. I zde platilo určité omezení, Mototechna nevykupovala na protiúčet automobil starší deseti let.

Vedle Mototechny si zájemci mohli vůz pořídit v Tuzexu nebo ve značkových prodejnách AZNP, které se nacházely v Bratislavě, Břeclavi, Gottwaldově,<sup>402</sup> Jeseníku, Mariánských Lázních, Mladé Boleslavi, Nových Zámcích, Opavě, Ostravě, Praze 4 a 10, Prostějově, Rožomberku, Třebíči a Vrchlabí.<sup>403</sup> Koncem osmdesátých let byl prodej osobních vozů zahájen i v obchodních domech Bílá labuť, Kotva a Máj.<sup>404</sup> Zde probíhal nákup obdobně jako v n. p. Mototechna. Určitou výjimku tvořily prodej vozidel v Tuzexu a nákup modelu Favorit.

Do všech značkových prodejen v ČSSR, ale hlavně pro Tuzex obstarával nákup zahraničních automobilů PZO Motokov.<sup>405</sup> To byl také jeden z důvodů, proč si člověk v osmdesátých letech kupoval vozy v Tuzexu. Nabízené modely si zákazník mohl koupit okamžitě, bez poradníku a měl velkou možnost výběru. K tomu mi jeden z dotazovaných sdělil, že „zahraniční auta jediné přes Tuzex, automobil z Tuzexu byl k dostání okamžitě“.<sup>406</sup>

V Tuzexu se však neplatilo československými korunami, ale devizovou měnou nebo tuzexovými bony.<sup>407</sup> Jeden tuzexový bon se rovnal 5 Kčs. Devizovou měnu či tuzexy bylo možné získat několika způsoby: legálně – vyděláním si v zahraničí (jako mnou dotazovaný státní úředník) nebo dostáním coby darem od příbuzného v zahraničí, či dědictvím, ilegálně – na černém trhu. Devizový účet přitom pracovníkům v zahraničí vedla Živnostenská banka.

Automobily si v osmdesátých letech mohli lidé kupovat i dodnes nejtradičnějšími způsoby: přes inzerát a v autobazaru, které tehdy nesly název podnik Klenoty. O existenci autobazarů jsem měl dlouho pochybnosti, neboť někteří respondenti mi je v dotazníku přeškrtnuli s tím, že neexistovaly (př. „bazar ještě nebyl“)<sup>408</sup>. Reklama v časopise Automobil dokazuje pravý opak.<sup>409</sup> Tutéž skutečnost potvrzuje týdeník Svět motoru, kde si respondenti stěžovali na obchodní praktiky a automobily z autobazarů. Prodej automobilů přes inzerát či autobazar patřil mezi nejčastěji vyhledávané, neboť i zde bylo možné sehnat nádherně zachovalé modely a hlavně nebyl nikdo zařazen do poradníku. Kupující nemusel čekat, až

---

<sup>402</sup> Gottwaldov je dnešní Zlín.

<sup>403</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>404</sup> Svět motoru, 1987, č. 12, s. 2-3.

<sup>405</sup> Tuček Jan: Renault v českých zemích. Příběhy lidí a automobilů, 2005, s. 66.

<sup>406</sup> Viz dotazník v Příloze.

<sup>407</sup> Tuček Jan: Renault v českých zemích. Příběhy lidí a automobilů, 2005, s. 66.

<sup>408</sup> Viz dotazník v Příloze.

<sup>409</sup> Automobil, 1980, č. 3, s. 42.

na něj přijde řada. Bylo tu však větší riziko, protože mnohdy zákazník kupoval „zajíce v pytli“.

V roce 1986 se zvýšil zájem veřejnosti o ojeté automobily, což způsobilo snížení obchodní srážky z 5% na 3%.<sup>410</sup> Stejnou situaci zaznamenali obchodníci v roce 1989, protože nebylo do ČSSR dovezeno patřičné množství osobních vozidel ze zahraničí a ani československý výrobce nebyl schopen zajistit dostatek automobilů pro tuzemský trh.<sup>411</sup>

---

<sup>410</sup> Svět motoru, 1986, č. 46, s. 29.

<sup>411</sup> TAMTÉŽ, 1989, č. 13, s. 10.

### 8.3 Problémový prodej modelu Favorit

Způsob výše uvedeného prodeje automobilů fungoval jedině v případě, že nenastaly zvláštní okolnosti. Ty se však nakonec projevy v prvním čtvrtletí roku 1989. Tehdy onu pro nikoho příjemnou situaci vyvolal zvýšený zájem o osobní automobily modelu Favorit. Z archivního materiálu vyplývá, že podle původního plánu pro rok 1989 mělo být zhotoveno 100 tisíc kusů typu Favorit.<sup>412</sup> Mladoboleslavský podnik jich však v prvním čtvrtletí vyrobil pouze 21 427, protože českoslovenští dodavatelé odmítali plnit uzavřené smlouvy.<sup>413</sup> V prodejnách se začaly tvořit fronty, jež se dožadovaly nového modelu, a o staré provedení Š 742 nejevily žádný zájem.

Ke stabilitě trhu nepřispěl ani dovoz automobilů ze socialistických zemí, jenž byl omezen na minimum. Jak podotkl redaktor deníku Rudé právo, československá ekonomika nebyla schopná zajistit dostatečný přísun zahraničních vozů, ač by se tu prodaly.<sup>414</sup>

17. února 1989 si tak mohli všichni čtenáři novin přečíst, že byl změněn systém nakupování osobních automobilů. V platnost toto nařízení Ministerstva obchodu a cestovního ruchu ČSR a SSR dané spoluprací s federálním ministerstvem hutnictví, strojírenství a elektroniky vstoupilo v sobotu 18. února 1989.<sup>415</sup>

Znovu byly zavedeny pořadníky. Zájemci byli zaevidováni u obchodních organizací a pořadníky byly zasílány do značkových prodejen AZNP Mladá Boleslav, pražských obchodních domů a do národního podniku Mototechna. Po předložení občanského průkazu byl každý zájemce zapsán. Žadatel si však směl činit nárok jen na jeden automobil. Po zaevidování obdržel jako doklad originál vyplněného tiskopisu.<sup>416</sup> Situaci dále komplikovaly další administrativní požadavky. Evidence byly přejímány pouze do výše dodávek modelu Favorit. Zájemci se museli pravidelně hlásit v místě, kde si podali žádost. Pokud se ke čtení seznamu s jejich jménem nedostavili, byli automaticky vyškrtnuti. Totéž platilo v případě, že se kupující nedostavil do pěti dnů od doručení výzvy k vyzvednutí vozu v prodejně, ve které byl zaregistrován.<sup>417</sup>

---

<sup>412</sup> Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav, karton č. 90, Rallye 1986-1987.

<sup>413</sup> TAMTÉŽ, karton č. 70, Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti.

<sup>414</sup> Rudé právo, 1989, č. 41, s. 2.

<sup>415</sup> TAMTÉŽ, s. 1.

<sup>416</sup> TAMTÉŽ, s. 1.

<sup>417</sup> TAMTÉŽ, s. 1.

Na tuto situaci si velice dobře pamatoval jeden z respondentů, jenž si tehdy kupoval automobil Škoda Favorit. „Všechna auta byla na přiděl, později na záznamy (Moskvič, Trabant, Wartburg,...) a škodovka, nejnovější typ Favorit – na tehdejší dobu nejlepší auto – všechno pouze na záznam - v Mladé Boleslavi. Byl jsem 350. v pořadí, každý 4. den se muselo do Mladé Boleslavi, kde se vždy četl seznam, a kdo se nedostavil, tak byl vyškrtnut. Tak jsem byl po 2 měsících na 75. místě... Každý týden bylo dáno do prodeje 15 kusů aut.“<sup>418</sup>

Než se přistoupilo k tomuto opatření, rozhodovaly příslušné orgány o zavedení jiných možností. AZNP Mladá Boleslav navrhoval, aby zákazník při vážném zájmu o vůz složil polovinu jeho kupní ceny. Ve chvíli, kdy by se dostal na řadu, dozaplatil by její zbytek.<sup>419</sup> Dle AZNP by to přispělo k zisku financí do dalšího vývoje nových automobilů. Tento nápad neprošel a ministerstva přemýšlela nad dalšími způsoby:<sup>420</sup>

- a) po dohodě příslušných ministerstev mohl být uplatněn tzv. volný prodej vozů. Obchodní podniky by mohly nabídnout jen určitý počet automobilů. Na ty by následně dostaly záznamy. K dispozici by jim však byly až hodinu před zahájením prodeje, neboť se ministerstva obávala různých spekulací ze strany pracovníků obchodních center.
- b) automobily mohly být zájemcům dodávány podle pořadníku, ale bez časového omezení. V roce 1987 byla tato varianta uplatněna na prodej osobních vozů značky VAZ. Situace se však zkomplikovala časovou neomezeností pořadníku. Čekací lhůty se značně prodloužily a statistické prognózy uváděly, že až se na žadatele dostane řada, tak se jím vybraný model nebude už několik let vyrábět.
- c) vozy by se prodávaly podle pořadníku, do něhož by byli zaevidováni pouze lidé, kteří by v pobočce spořitelny složili vklad. K tomuto nápadu je přiměla myšlenka, že by se zaregistrovali pouze ti, již o automobil měli skutečný zájem. K jejímu neuskutečnění přispěl jeden faktor. Byli by totiž poškozeni lidé kupující nový vůz za finance z prodeje starého.

Z těchto důvodů se ministerstva dohodla na již zmíněném způsobu prodeje osobních automobilů značky Š Favorit.

---

<sup>418</sup> Viz dotazník v Příloze..

<sup>419</sup> Svět motoru, 1989, č. 26, s. 11.

<sup>420</sup> Rudé právo, 1989, č. 41, s. 1-2.



## 9 Závěr

---

Ve své diplomové práci jsem se pokusil zmapovat československý automobilový trh v osmdesátých letech 20. století. Po prostudování všech dostupných materiálů a dotazníků mohu konstatovat následující skutečnosti.

Vývoj československého automobilového průmyslu byl ovlivněn několika faktory. Tím prvním a nejdůležitějším bylo centrální řízení všech československých podniků, které se podílely na výrobě automobilů, náhradních dílů i ostatních komponentů. Toto centrum, generální ředitelství ČAZ, sídlilo v Praze. Mělo kompetence k tomu, aby mohlo dovolit či zakázat vývoj různých nových dílů, automobilů a uzavírat smlouvy mezi jednotlivými podniky. V jeho pravomocích bylo i následné dohlížení nad plněním nebo neplněním těchto závazků. Z analýzy archivního materiálu však vyplývá, že svých pravomocí plně nevyužívalo, a tudíž docházelo neustále k porušování hospodářských úmluv. O tom svědčí problémy s bratislavským závodem, jenž měl po celé desetiletí potíže s potřebnými dodávkami materiálu pro AZNP Mladá Boleslav.

Ve druhé polovině osmdesátých let bylo celé seskupení přestavěno do automobilového kombinátu. Centrální řízení všech podniků zůstalo zachováno, ale společnosti jako AZNP Mladá Boleslav, Tatra Kopřivnice atd. získaly větší vliv nad samotným rozhodováním o vývoji a konstrukci. Těmto společnostem následně podléhaly oborové podniky. Situace s plněním závazků se však nezlepšila, protože byla uměle vybudována, neovlivňovaly ji skutečné potřeby a nároky trhu.

Tímto se dostávám k dalšímu faktoru, jenž se podílel na automobilovém průmyslu. Československý trh nedokázal soustavně reagovat na skutečné potřeby zákazníků. Měl tzv. „pětiletkami“ stanovené priority a úkoly, které musel splnit, a tak se pomalu stával nekonkurenceschopným, hlavně zastaralým v porovnání s nabídkou zahraničního západního trhu. Československé výrobky se však dokázaly prodávat i na Západě, ale svou měrou k tomu přispěly pouze následující okolnosti: nižší cena v porovnání s konkurencí, vysoká kvalita produktů a výborná reklama, v případě automobilů to byly sportovní úspěchy.

Československé společnosti nebyly ovlivněny jenom centrálním plánováním, ale i nepříjemnými událostmi, které ohromily celosvětovou produkci a hospodářství. Tím nejdůležitějším byly tzv. „ropné šoky“, kdy došlo k zvýšení cen pohonných hmot a byla snížena produkce ropy. Tento faktor se odrazil i v samotném prodeji osobních automobilů,

o čemž svědčí dochovaný archivní materiál. Ve výročních hlášeních se objevily zprávy o tom, že klesl zájem o vozy, protože se zvýšila cena benzínu. Země Východního bloku se svým řízeným hospodářstvím na danou situaci nedokázaly reagovat stejně efektivně jako země Západu s volným trhem.

Automobilový průmysl zemí na Západě na tyto okolnosti reagoval novými konstrukcemi. U všech vozů byla snížena spotřeba pohonných látek a byly vyvinuty zcela nové motory s katalyzátory, které odpovídaly zpřísněným vyhláškám o emisích. Výrobci přešli i na jiné motory spalující místo benzínu zemní plyn atd. Změnilo se i tradiční uspořádání náhonu na zadní kola. Na tento světový trend nemohl AZNP Mladá Boleslav reagovat, protože postrádal potřebné finance. Tyto okolnosti potvrdila i analýza dotazníků, kdy si všichni respondenti stěžovali na malý počet karosářských variant osobních automobilů na domácím trhu.

Daný stav se výrazně projevil při vývoji nového československého automobilu. Jeho konstrukce byla automobilovému podniku nařízena totalitním režimem. Měl ji splnit během dvou pětiletok. Je tedy možné konstatovat, že během deseti let chtěly generální ředitelství ČAZ a ministerstvo průmyslu dohnat pětadvacetiletý technologický náskok západních společností. Z tohoto důvodu byly uzavřeny další hospodářské smlouvy mezi jednotlivými československými společnostmi. Některé je podle archivního materiálu plnily minimálně. Své omyly, zmetkové výrobky pokládaly za kvalitní a stížnosti nechtěly uznat. Situaci řešily i neoprávněnými žalobami a podněty k šetření u StB.

Všechny publikace i archivní materiál dokazují, že během vlády totalitního režimu docházelo ke styku československých i západních konstruktérů. Smlouvy však neuzavíraly jednotlivé československé podniky se zahraničními samy. To měly v kompetenci pracovníci PZO Motokov, kteří v těchto případech vyjížděli do zahraničí se zástupci domácího podniku. Nejvýrazněji se jejich spolupráce odrazila na vývoji posledního automobilu, který vznikl před pádem komunismu. Tehdy došlo ke kooperaci československého průmyslu s italskými návrháři a německými konstruktéry, protože na konstrukci modelu Favorit se podílel designér N. Bertone a německá značka Porsche. Tato spolupráce měla příznivý vliv na technické znalosti československých inženýrů.

Československá značka Škoda sice nemohla v plné míře investovat finance do vývoje nových automobilů, ale dokázala si udržet své postavení na západním trhu i díky úspěšné sportovní účasti v závodech. Tuto skutečnost potvrzuje archivní materiál mladoboleslavského výrobce i dobový tisk. Na základě prostudované literatury je také možno konstatovat, že se do vzhledu závodních vozů značně promítly žádosti a připomínky zahraničních dovozců.

Závodní automobily tak připomínaly silniční modely z několika důvodů. Výrobce postrádal finance na konstrukci závodních speciálů, byl urychlen jejich vývoj, většina součástí už byla homologovaná a zlepšil se odbyt silničních typů.

Z analýzy dotazníků vyplývá, že si všichni stěžovali na nedostatek karosářských variant jednotlivých modelů. Tuto skutečnost potvrzují odpovědi respondentů, kteří tvrdí, že nebyli ovlivněni designem karoserie při výběru svého vozu. Neměli příliš velké možnosti volby. Výrobce však byl omezen hospodářskou situací republiky. Daný stav se snažil mírnit několika inovacemi už čtyři roky prodávaného modelu. Jednalo se především o modernizaci designu karoserie v roce 1981 a 1984. Ve stejném roce byl zvětšen rozchod náprav (zlepšila se stabilita vozu na silnici). Tyto okolnosti se nevyžádali domácí kupující, ale zahraniční dovozci a Motokov. Je tedy možné konstatovat, že by jinak ke změnám nedošlo. Spokojenost zahraničních kupujících měla totiž vliv na přísun devizové měny do ČSSR a vzestupu jednotlivých pracovníků PZO Motokov.

Z toho vyplývá, že domácí zákazník musel být v době totality spokojen s tím, že vůbec nějaký osobní automobil na něho zbyl. Tento závěr však neplatí všeobecně a není jej možné vztahovat na celá osmdesátá léta. Jistá omezení se domácího trhu vždy týkala. Například, podle pramenů z archivu v Mladé Boleslavi nebyly k dostání vozy v různých odstínech barev a vybavení. Zákazníci si tak nemohli pořídit automobily v bílé barvě a provedení 105 S , 120 L. Na základě archivního materiálu je možné usuzovat, že do jisté míry nepatřily automobily na počátku osmdesátých let mezi nedostatkové zboží, protože osobní vozy zůstávaly na skladech prodejen Mototechny. Zákazníci si tehdy žádali stále nové modely a stará provedení nekupovali.

Celá situace se změnila v polovině osmdesátých let. Totalitní režim se pokusil o hospodářské reformy a hlavně o finanční úspory ve všech oblastech průmyslu a ekonomiky. V této době nebyl schopen zajistit potřebný dovoz automobilů ze zahraničí a československý výrobce se potýkal s problémy neplnění smluv subdodavatelů. K zákazníkům se tak dostalo méně vozů a automobil se stal nedostatkovým zbožím. Daný stav se do konce osmdesátých let nezměnil. Kupující byli znovu zapisováni do pořadníků a opět se tvořily řady čekajících.

Výše uvedený faktor ovlivnil styl nakupování osobních automobilů. Z dotazníků vyplynulo, že skoro polovina vozů (9) byla koupena přes inzerát. Podle ing. T. Hyana se jednalo o nejtypičtější způsob prodeje automobilů. Šest vozidel bylo zakoupeno v autobazarech. Tento fakt může vysvětlit několik skutečností. Vozy z autobazarů a inzerátů byly levnější, navíc byla ke konci osmdesátých let snížena daň z jejich prodeje. Je možné konstatovat, že většina řidičů nebyla prvními majiteli. Automobily však bylo možné koupit i

v Mototechnách, značkových prodejnách a v Tuzexu. Archivní materiál zároveň dokazuje, že už během osmdesátých let bylo možné kupovat vozy na protiúčet.

Případní zájemci o dané téma se mohou zabývat i samotnými zaměstnanci podniku AZNP Mladá Boleslav a jejich spokojeností s vedením podniku nebo s hospodářskou situací společnosti Škoda. Materiál k tomuto tématu by získali studiem archiválií v Mladé Boleslavi. Druhou možností je způsob orální historie, kdy by vyzpovídali převážně už bývalé zaměstnance mladoboleslavského závodu. K dispozici a i námětem by jim mohl být druhý dotazník této diplomové práce, jenž zůstal nezodpovězený. Autorovi se totiž nepodařilo získat pamětníky, kteří by dokázali tyto otázky zodpovědět.

Mohou se však zabývat i jinými skutečnostmi jako např. jak ovlivnil tehdejší automobilový trh společnost lidí, jestli existovala protekce pro členy komunistické strany a jak se projevovala.

## 10 Seznam použitých pramenů a literatury

---

### **PRAMENY**

#### **Archiv**

Archiv historie firmy – Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav

#### **Tištěné prameny**

##### **Časopisy a deníky:**

Automobil, 1980-1989

Auto magazín, 1988-1989

Automagazin, 1980-1981

Rudé právo, 1987

Rudé právo, 1989

Stop, 1980-1989

Svět motoru, 1980-1989

##### **Publikace:**

Branald Adolf: Dědeček automobil, Praha 1966

Cimický Jan: Šedobílý démon, Praha 1988

Císařovský Michal: Vražda s reprízou, Praha 1984

Dusil Viktor: Výstřel ve studiu Šest, Praha 1981

Chaloupka Jindřich: Základní prvky postavení ČSSR ve světové ekonomice, Praha 1988

Kuba Adolf: Atlas našich automobilů I. Praha 1987

Kučera Pavel: Mezinárodní ekonomika a Československo, Praha 1987

Marold Jiří: Preparát „X“, Praha 1981

Minařík Stanislav: Automobily 1966-1985, Praha 1987

Pelikán Stanislav: Hlavní otázky dlouhodobého rozvoje automobilového průmyslu, Praha 1988

Řepa Karel: Premiéry nadšení, Praha 1989

Škoda Ivan: Automobily Žiguli-Lada, Bratislava 1986

Steklač Vojtěch: Sedmé oddělení, Praha 1984

Šusta Stanislav: Zelený drak, Praha 1988

**Film:**

Podskalský Z: Trhák, Praha 1980

**Dotazníky:**

- 1, Vlasta Bečková, střední Čechy, plánovačka, 16. 1. 2007
- 2, Tomáš Hyan, střední Čechy, redaktor časopisu Kosmonautika a letectví, 18. 1. 2007
- 3, Pavel Malík, střední Čechy, dělník/ sklář, 20. 1. 2007
- 4, Radek Knotek, střední Čechy, úředník, 20. 1. 2007
- 5, Miroslav Novotný, střední Čechy, horník, 14. 2. 2007
- 6, Stanislav Letý, střední Čechy, horník 14. 2. 2007
- 7, Lukáš Kaiseršot, střední Čechy, horník, 17. 2. 2007
- 8, Jaroslav Hlavsa, střední Čechy, dělník, 22. 2. 2007
- 9, Petr Mlynářík, střední Čechy, dělník, 23. 2. 2007
- 10, Tomáš Kubů, střední Čechy, dělník, 23. 2. 2007
- 11, Karel Michalík, střední Čechy, dělník, 23. 2. 2007
- 12, Kateřina Hladká, střední Čechy, dělnice, 27. 2. 2007
- 13, Petra Nová, střední Čechy, prodavačka, 27. 2. 2007
- 14, Martina Pospíšilová, střední Čechy, prodavačka, 2.3. 2007
- 15, Miroslava Dupáková, střední Čechy, učitelka, 3. 3. 2007
- 16, Petr Uličný, střední Čechy, dělník, 13. 3. 2007
- 17, Jaromír Vejdělka, střední Čechy, dělník, 13. 3. 2007
- 18, Lubomír Strejčovský, střední Čechy, dělník, 19. 3. 2007
- 19, Václav Valenta, severní Čechy, dělník, 19. 3. 2007
- 20, Michal Křeček, severní Čechy, dělník, 19. 3. 2007
- 21, Lukáš Janda, severní Čechy, dělník, 27. 3. 2007
- 22, Miroslav Knížeta, střední Čechy, dělník, 28. 3. 2007
- 23, Tomáš Novotný, severní Čechy, úředník, 30. 3. 2007
- 24, Pavel Jaroslav, střední Čechy, úředník, 30. 3. 2007
- 25, Josef Stříbrný, střední Čechy úředník, 1. 4. 2007

## LITERATURA

Bělina Pavel a kol.: Dějiny zemí koruny české II. Od vzestupu osvícenství po naši dobu, Praha 2001

Bělina Pavel a kol.: Kronika českých zemí, Praha 2003

Bíman Stanislav a kol.: Kronika 20. století, Praha 2002

Buckley Martin: Encyklopedie automobilů kategorie Classic, Praha 1998

Burda Tomáš: Transformační procesy v hospodářství středoevropských zemí v 20. století. In: Geografie, 2003, r. 105, č. 1, s. 113-114

Cedrych Mario René a Nachtman Lukáš: Škoda auta známá i neznámá. Prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934, Praha 2003

Cerman Markus: Projekt sociální struktury v Čechách. In: Archivní časopis, 1999, r. 49, č. 2, s. 107-128

Cerman Markus: Projekt sociální struktury v Čechách. In: Archivní časopis, 1999, r. 49, č. 3, s. 171-190

Cuhra Jaroslav a kol.: České země v evropských dějinách IV. Od roku 1918, Praha 2006

Čapka František: Dějiny zemí koruny české, Praha 1998

Červený Mirko a Řepa Karel: Škoda 130 RS, vítěz Mistrovství Evropy značek 1981, Praha 2003

Dějiny české politiky v dokumentech, Praha 2005

Dufek Jiří: Příběhy Škody Favorit. Osudy automobilové výroby v socialistickém Československu. In: Dějiny a současnost, 2004, r. 26, č. 4, s. 12-16

Fiat 130 Coupé, karta č. DC 381 46-09, Atlas 1992

Geršlová Jana a Sekanina Milan: Lexikon našich hospodářských dějin. 19. a 20. století v politických a společenských souvislostech, Praha 2003

Gomola Miroslav: Historie automobilů Tatra, Brno 1998

Harna Jaroslav a Fišer Rudolf: Dějiny českých zemí II. Od poloviny 18. století do vzniku České republiky, Praha 1998

Hasenberg Bodo a kol.: Kronika lidstva, Praha 1995

Hásková Jarmila a kol.: Československé bankovky, státočky a mince 1919-1992, Praha 1993

Historie závodních vozů Škoda, Brno 2001

- Holoubek Vladimír a Králík Jan: Škoda. Z Kvasin do celého světa 1934-2004, Rychnov nad Kněžnou 2004
- Horčicová Milena: Nástin českých a československých hospodářských dějin do roku 1990. In: Finance a úvěr, 1994, r. 44, č. 5, s. 255-256
- Janek Dalibor: Století s vavříny. 1895-1995, Pardubice 1995
- Janík Martin: Tatra, Brno 2005
- Jirásek Zdeněk a Šůla Jaroslav: Velká peněžní loupež v Československu 1953, Praha 1992
- K hospodářským a sociálním dějinám 19. a 20. století, Opava 1991
- Kalinová Lenka: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989, Praha 1999
- Kalma Ludvík: Škoda, automobilová a. s., Mladá Boleslav 1995
- Kaplan Karel: Československo v poválečné Evropě, Praha 2004
- Kárník Zdeněk a Měchýř Jan: K novověkým sociálním dějinám českých zemí 4. Zvraty a převraty 1939-1992, Praha 2001
- Kosatík Pavel a Kolář Michal, Jan Masaryk. Pravdivý příběh, Praha 1998
- Kožíšek Petr a Králík Jan: L&K – Škoda II. Let okřídleného šípů, Praha 1995
- Kuklík Jan a Kuklík Jan: Dějiny 20. století, Praha 1999
- Machonin Pavel: Česká společnost a sociologické poznání. Problémy společenské transformace a modernizace od poloviny šedesátých let 20. století do současnosti, Praha 2005
- Malia Martin E.: Sovětská tragédie. Dějiny socialismu v Rusku v letech 1917-1991, Praha 2004
- Michálek Slavomír: Odmítnutí Marshallova plánu. Československá politika mezi Východem a Západem. In: Dějiny a současnost, 2007, r. 29, č. 7, s. 33-36
- Nálevka Vladimír: Studená válka, Praha 2003
- Nápravník Jiří: Škoda 110 R, Brno 2005
- Novotný Jiří a Šousa Jiří: Vědecká konference Měnový systém na území Českých zemí 1892-1993. In: Archivní časopis, 1994, r. 44, č. 3, s. 160-161
- Pavlůsek Alois a Pavlůsek Ondřej: Škoda. Laurin a Klement, Brno 2007
- Pernes Jiří: Takoví nám vládli. Komunističtí prezidenti Československa a doba, v níž žili, Praha 2003.
- Průcha Václav: Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992, Brno 2004
- Rainer Zitelmann, Adolf Hitler a jeho cesta k moci, Praha 1993
- Rive Box de la Rive: Encyklopedie osobních vozů. Osobní vozy 1945-1975, Praha 1999
- Rive Box de la Rive: Encyklopedie sportovních vozů. Sportovní vozy 1945-1975, Praha 1999



Sedláček Oto: Úvodem k monotematickému číslu. Od obnovy k normalizaci: česká sociologie od 60. let do 80. let XX. století. In: Sociologický časopis, 2004, r. 40, č. 5, s. 566-567

Sokol Jan: Socialismus. In: Listy, 1999, r. 29, č. 3, s. 36

Srb Vladimír: Studie k sociálním dějinám. In: Demografie, 2002, r. 44, č. 2, s. 132-134

Steinar Jan a Krol Jiří: Kapitoly z hospodářských a sociálních dějin Československa 1918-1989, Karviná 1997

Stojan Mojmir: Autokatalog 1990-1991, Brno 1991

Svěcený Radoslav: Škoda 110 R, Brno 2006

Tatra, tradice-pokrok, Kopřivnice 2002

Tuček Jan: Tatra 603, Praha 2005

Tuček Jan: Trabant. Historie, vývoj, technika, sport, Praha 2007

Tuček Jan: Renault v českých zemích. Příběhy lidí a automobilů, 2005

Tuček Jan: Škoda – zapomenuté vozy 1960-1990, Praha 2007

Vaněk Miroslav: Orální historie ve výzkumu soudobých dějin, Praha 2004

Veber Václav: Komunistický experiment v Rusku, aneb, Malé dějiny SSSR, Praha 2001

Vojtěchovský Miroslav: Škoda Auto Museum. 100 let historie automobilů, Praha 2005

Vykoukal Jiří a kol.: Východ, vznik, vývoj a rozpad sovětského bloku 1944-1989, Praha 2000

Zeman Karel: Postavení ČSSR ve světové ekonomice v období osmdesátých let, Praha 1990

### **Časopisy a noviny**

Automobil revue, 2000

Automobil revue, 2006 a 2007

Auto Hit, 2000

Auto Tip, 2002

Boleslavský deník, 2005

Hospodářské noviny, 2003

Květy, 2005

Mladý svět, 1995

SPEED, 2001

Věda, technika a my, 1995

**Internet**

<http://auto.idnes.cz>

[http://skodalaps.wz.cz/skoda\\_historie.php](http://skodalaps.wz.cz/skoda_historie.php)

[http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_%28firma%29](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_%28firma%29)

[http://www.sweb.cz/PavelSynek/auta/Skoda\\_130RS/hist130.htm](http://www.sweb.cz/PavelSynek/auta/Skoda_130RS/hist130.htm)

<http://www.130LR.cz/>

<http://www.sweb.cz/Favorit.136L/navrhy.htm>

## **Seznam zkratek**

ABS – umělohmotný materiál glynwed  
a. s. – akciová společnost  
AZNP – automobilové závody, národní podnik  
BAZ – bratislavské automobilové závody  
CZV – celozávodní výbor  
č. - číslo  
ČAZ – československé automobilové závody  
ČSR – Česká socialistická republika  
ČSSR – Československá socialistická republika  
ČZ – Československá zbrojovka  
ČZM – České závody motocyklové  
FIA – Mezinárodní automobilová federace  
FISA – Mezinárodní federace automobilového sportu  
GM – General Motors  
JZD – Jednotné zemědělské družstvo  
Kčs – koruna československá  
KSČ – Komunistická strana Československa  
ME – Mistrovství Evropy  
MIRA – Motor Industry Research Association  
MLR – Maďarská lidová republika  
NAMI – vědeckovýzkumný automobilový institut  
NDR – Německá demokratická republika  
n. p. – národní podnik  
NSDAP – Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei  
NSR – Spolková republika Německo  
NW – Nesselsdorfer Wagenbau (původní název značky Tatra)  
OECD – Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj  
PAL – podnik automobilových laboratoří  
PIKAZ – inženýrský podnik automobilových závodů

PLR – Polská lidová republika  
PVC - polyvinylchlorid  
PZO – podnik zahraničního obchodu  
ROH – revoluční odborové hnutí  
RVHP – rada vzájemné hospodářské pomoci  
SBCS – Státní banka československá  
SFRJ – Socialistická federativní republika Jugoslávie  
SSR – Slovenská socialistická republika  
SSSR – Svaz sovětských socialistických republik  
StB – Státní bezpečnost  
Š – Škoda  
T – Tatra  
USA – Spojené státy americké  
ÚV – ústřední výbor  
ÚVMV – Ústav pro výzkum motorových vozidel  
VVÚ – výzkumný vývojový ústav

## Seznam příloh

---

- Příloha č. 1:** Dotazníku k diplomové práci, respondent p. Malík; sev Čechy, sklář.
- Příloha č. 2:** Dotazník k diplomové práci, respondent p. Knotek, stř. Čechy, zaměstnanec ministerstva zahraničí
- Příloha č. 3:** Dotazník k diplomové práci, respondent p. Hyan, stř. Čechy, redaktor časopisu Letectví a kosmonautika
- Příloha č. 4:** Dotazník k diplomové práci, respondent pí. Bečková, stř. Čechy, plánovačka
- Příloha č. 5:** Dotazník k AZNP Mladá Boleslav
- Příloha č. 6:** Škoda 110 R; fotografie Tomáš Rosenkranz
- Příloha č. 7:** Škoda 110 R, fotografie Škoda Auto Muzeum
- Příloha č. 8:** Škoda 105, fotografie Tomáš Rosenkranz
- Příloha č. 9:** Škoda 105 ze zadu, Archív historie firmy Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav
- Příloha č. 10:** Škoda 130, fotografie Tomáš Rosenkranz
- Příloha č. 11:** Škoda Garde, Archív historie firmy Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav
- Příloha č. 12:** Škoda Rapid, fotografie Tomáš Rosenkranz
- Příloha č. 13:** Škoda 130 RS, fotografie Tomáš Rosenkranz
- Příloha č. 14:** MTX 160 RS, fotografie Automobil revue, 2007, č. 12
- Příloha č. 15:** Škoda 130 LR, Archív historie firmy Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav
- Příloha č. 16:** Škoda 200 RS, fotografie Tomáš Rosenkranz
- Příloha č. 17:** Bertoneho návrh vozu Favorit, <http://www.sweb.cz/Favorit.136L/navrhy.htm>
- Příloha č. 18:** Kindlův návrh nové škodovky, fotografie Automobil revue, 2007, č. 11
- Příloha č. 19:** Prototyp vozu Favorit, fotografie Automobil revue, 2007, č. 11
- Příloha č. 20:** Prototyp kupé vozu Favorit, fotografie Automobil revue, 2007, č. 11
- Příloha č. 21:** Škoda Favorit, fotografie Tomáš Rosenkranz
- Příloha č. 22:** Rapid v provedení kabriolet, Archív historie firmy Škoda Auto a. s., fond AZNP Mladá Boleslav
- Příloha č. 23:** Tatra 613, fotografie Automobil revue, 2000, č.7
-

## **Příloha č. 1: Dotazník k diplomové práci**

---

Respondent: p. Malík, sev. Čechy, sklář

**1, Koupil jste si automobil v 80. letech 20. století v Československu?**

Ano (roku 1988)

**2, A který model automobilové značky jste si vybral?**

Favorit (jiná auta nebyla, tehdy to bylo nejmodernější auto v ČSSR)

**Při výběru jste byl ovlivněn:**

**(prosím zaškrtnout jednu z možností)**

**3, cenou vozu při koupi**

- a) **ano x** (ale cena byla stejná od Aše až po Poprad)
- b) **trochu**
- c) **spíš ne**
- d) **cena nerozhodovala**

**4, spolehlivostí uvedeného modelu**

- a) **ano x**
- b) **trochu**
- c) **spíš ne**
- d) **nad tím jsem neuvažoval**

**5, designem (vzhledem vozu)**

- a) **ano x**
- b) **trochu**
- c) **spíš ne**
- d) **vůbec nerozhodoval**

**6, reprezentativností (ovlivnění tím, že vůz vlastní slavná osobnost, filmový hrdina,...)**

- a) **ano**
- b) **trochu**
- c) **spíš ne x**
- d) **nad tím jsem nepřemýšlel**

**7, sportovními úspěchy značky (zahraniční i domácí soutěže, závody)**

- a) ano
- b) trochu
- c) spíš ne
- d) to mě nezajímalo x

**8, Co pro Vás osobně automobil znamenal (jen spotřební věc, rodinného miláčka atd.)?**

Spotřební věc

**9, Byli jste nakonec se svým automobilem spokojeni?**

Ano, jezdím s ním dodnes, motor perfektní, najeto přes 100 000 km

**10, Byli jste spokojeni s nabídkou tehdejšího trhu (co se Vám líbilo či nelíbilo)?**

Všechna auta byla na příděl, později na záznamy (Moskvič, Trabant, Wartburg,...) a škodovka, nejnovější typ Favorit – na tehdejší dobu nejlepší auto – všechno pouze na záznam - v Mladé Boleslavi. Byl jsem 350 v pořadí, každý 4. den se muselo do Mladé Boleslavi, kde se vždy četl seznam, a kdo se nedostavil, tak byl vyškrtnut. Tak jsem byl po 2 měsících na 75. místě... Každý týden bylo dáno do prodeje 15 kusů aut.

**11, O kterém voze jste si tajně snili?**

Fiat

**12, Automobil jste si koupili:**

- a) od prodejce či v obchodním domě v centru Škoda, Mladá Boleslav
- b) z bazaru
- c) z Tuzexu

**13, Jak dlouho jste čekali, než na Vás jako na kupujícího přišla řad?**

Přes dva měsíce

**14, Museli jste zaplatit nějakou zálohu?**

Ne

**15, V jakém oboru jste byl v 80. letech zaměstnán?**

Vedoucí provozu ve sklářském průmysle

**16, A mohl bych se zeptat, kolik jste přibližně měsíčně vydělával?**

Přibližně 2 400 Kčs a později až 3 800 Kčs

**Moc Vám děkuji za odpovědi.**

## **Příloha č. 2: Dotazník k diplomové práci**

---

Respondent: p. Knotek, stř. Čechy, zaměstnanec ministerstva zahraničí

**1, Koupil jste si automobil v 80. letech 20. století v Československu?**

Ano, v roce 1981

**2, A který model automobilové značky jste si vybral?**

Ladu šestnáctistovku

**Při výběru jste byl ovlivněn:**

**(prosím zaškrtnout jednu z možností)**

**3, cenou vozu při koupi**

- a) ano
- b) trochu
- c) spíš ne x
- d) cena nerozhodovala

**4, spolehlivostí uvedeného modelu**

- a) ano x
- b) trochu
- c) spíš ne
- d) nad tím jsem neuvažoval

**5, designem (vzhledem vozu)**

- a) ano
- b) trochu
- c) spíš ne x
- d) vůbec nerozhodoval

**6, reprezentativností (ovlivnění tím, že vůz vlastní slavná osobnost, filmový hrdina,...)**

- a) ano
- b) trochu
- c) spíš ne x
- d) nad tím jsem nepřemýšlel



**7, sportovními úspěchy značky (zahraniční i domácí soutěže, závody)**

- a) ano
- b) trochu
- c) spíš ne x
- d) to mě nezajímalo

**8, Co pro Vás osobně automobil znamenal (jen spotřební věc, rodinného miláčka atd.)?**

Dopravní prostředek

**9, Byli jste nakonec se svým automobilem spokojeni?**

Velice, měla výborný motor a vybavení. Dokázala dát i svých 150 km/h bez problému

**10, Byli jste spokojeni s nabídkou tehdejšího trhu (co se Vám líbilo či nelíbilo)?**

Trh postrádal dostatek jiných vozů různých kategorií.

**11, O kterém voze jste si tajně snili?**

O Volvu 244

**12, Automobil jste si koupili:**

- a) od prodejce či v obchodním domě
- b) z bazaru
- c) z Tuzexu x

**13, Jak dlouho jste čekali, než na Vás jako na kupujícího přišla řad?**

Automobil z Tuzexu byl okamžitě, bez žádného čekání

**14, Museli jste zaplatit nějakou zálohu?**

Ne

**15, V jakém oboru jste byl v 80. letech zaměstnán?**

Státní zaměstnanec na ministerstvu zahraničí

**16, A mohl bych se zeptat, kolik jste přibližně měsíčně vydělával?**

Tak kolem 2 000 Kčs, ale při výjezdu do zahraničí až 10 000 Kčs

**Moc Vám děkuji za odpovědi.**

### **Příloha č. 3: Dotazník k diplomové práci**

---

Respondent: p. Hyan, stř. Čechy, redaktor časopisů Letectví a kosmonautika

**1, Koupil jste si automobil v 80. letech 20. století v Československu?**

Ano

**2, A který model automobilové značky jste si vybral?**

Škodu 110 R Coupé

**Při výběru jste byl ovlivněn:**

**(prosím zaškrtnout jednu z možností)**

**3, cenou vozu při koupi**

- a) ano
- b) trochu
- c) spíš ne
- d) cena nerozhodovala x (nerozhodovala, to auto jsem chtěl, tak jsem si půjčil)

**4, spolehlivostí uvedeného modelu**

- a) ano
- b) trochu x
- c) spíš ne
- d) nad tím jsem neuvažoval

**5, designem (vzhledem vozu)**

- a) ano x
- b) trochu
- c) spíš ne
- d) vůbec nerozhodoval

**6, reprezentativností (ovlivnění tím, že vůz vlastní slavná osobnost, filmový hrdina,...)**

- a) ano x
- b) trochu
- c) spíš ne
- d) nad tím jsem nepřemýšlel

**7, sportovními úspěchy značky (zahraniční i domácí soutěže, závody)**

- a) ano x
- b) trochu
- c) spíš ne
- d) to mě nezajímalo

**8, Co pro Vás osobně automobil znamenal (jen spotřební věc, rodinného miláčka atd.)?**

Největší hobby

**9, Byli jste nakonec se svým automobilem spokojeni?**

Velmi spokojen

**10, Byli jste spokojeni s nabídkou tehdejšího trhu (co se Vám líbilo či nelíbilo)?**

Nikoliv

**11, O kterém voze jste si tajně snili?**

Ferrari 365 GTB/4 Daytona; Jaguar E

**12, Automobil jste si koupili:**

- a) od prodejce či v obchodním domě (od prodejce Mototechna)
- b) z bazaru
- c) z Tuzexu x

**13, Jak dlouho jste čekali, než na Vás jako na kupujícího přišla řad?**

Byl z poslední série, měl jsem ho do dvou dnů

**14, Museli jste zaplatit nějakou zálohu?**

Ne

**15, V jakém oboru jste byl v 80. letech zaměstnán?**

Redaktor časopisu Letectví a kosmonautika

**16, A mohl bych se zeptat, kolik jste přibližně měsíčně vydělával?**

Tak kolem 2 100 Kčs, ale k tomu honoráře až 2 000 navíc

**Moc Vám děkuji za odpovědi.**

## **Příloha č. 4: Dotazník k diplomové práci**

---

Respondent: pí. Bečková, stř. Čechy, plánovačka

**1, Koupil jste si automobil v 80. letech 20. století v Československu?**

Ano

**2, A který model automobilové značky jste si vybral?**

Š Rapid 135

**Při výběru jste byl ovlivněn:**

**(prosím zaškrtnout jednu z možností)**

**3, cenou vozu při koupi**

- a) ano
- b) trochu x
- c) spíš ne
- d) cena nerozhodovala

**4, spolehlivostí uvedeného modelu**

- a) ano x
- b) trochu
- c) spíš ne
- d) nad tím jsem neuvažoval

**5, designem (vzhledem vozu)**

- a) ano x
- b) trochu
- c) spíš ne
- d) vůbec nerozhodoval

**6, reprezentativností (ovlivnění tím, že vůz vlastní slavná osobnost, filmový hrdina,...)**

- a) ano
- b) trochu
- c) spíš ne
- d) nad tím jsem nepřemýšlel x

**7, sportovními úspěchy značky (zahraniční i domácí soutěže, závody)**

- a) ano
- b) trochu
- c) spíš ne x
- d) to mě nezajímalo

**8, Co pro Vás osobně automobil znamenal (jen spotřební věc, rodinného miláčka atd.)?**

Úsporu času při cestování, pohodlí, nákupy už jsem nemusela tahat pěšky s vytahanýma rukama... Snadné přemísťování

**9, Byli jste nakonec se svým automobilem spokojeni?**

Ano

**10, Byli jste spokojeni s nabídkou tehdejšího trhu (co se Vám líbilo či nelíbilo)?**

Byla velmi omezena nabídka

**11, O kterém voze jste si tajně snili?**

BMW

**12, Automobil jste si koupili:**

- a) od prodejce či v obchodním domě x
- b) z bazaru
- c) z Tuzexu

**13, Jak dlouho jste čekali, než na Vás jako na kupujícího přišla řad?**

Dalo se to vydržet, nevím přesně, ale určitě víc jak měsíc

**14, Museli jste zaplatit nějakou zálohu?**

Ne

**15, V jakém oboru jste byl v 80. letech zaměstnán?**

Strojírenství, plánovačka

**16, A mohl bych se zeptat, kolik jste přibližně měsíčně vydělával?**

Asi 1 800 až 2 000 korun

**Moc Vám děkuji za odpovědi.**

## **Příloha č. 5: Dotazník k AZNP Mladá Boleslav**

- 1, Jakou funkci jste v 80. letech v AZNP Škoda vykonával/a?
- 2, Vzpomínáte si ještě na hospodářskou situaci ve vašem podniku, pokud ano mohl/a byste ji charakterizovat?
- 3, Jak hodně do řízení podniku zasahovali straničtí činitelé, či jak jej ovlivňovali?
- 4, Z různých ekonomický příruček pro VŠ jsem se dozvěděl, že ve firmách existovala místa jen proto, aby každý člověk byl zaměstnán, ale ekonomicky nebyla přínosná, platilo to i o vašem závodě?
- 5, Z účetních knih jsem se dozvěděl o neplnění hospodářských závazků vašich dodavatelů, a to i přesto že se tím zabývala vyšší místa AZNP, mne by zajímalo, jak jste to řešili, co jste tím dělali?
- 6, Co jste dělali s vozy, které díky dodavatelům nemohli být dokončeny, kam jste je ukládali, nebo jste vůbec s jejich montáží nezačínali?
- 7, Jak se situace v podniku změnila s příchodem ing. Petra Hrdličky?
- 8, Vybavíte si ještě podnikové nadšení z nového modelu Favorit, jak jste to vnímali?
- 9, Krátce po zahájení prodeje vozu Favorit se začaly objevovat první problémy, mnozí kupující byli nespokojeni s technickou úrovní zkonstruování svého automobilu, zapůsobilo to na vás v podniku nějakým způsobem?
- 10, Objevila se při konstrukci tohoto vozu nějaká situace, kterou by musela řešit StB?
- 11, Spolu s časopisem Svět motoru váš podnik vyhlásil soutěž o pojmenování nového automobilu, proč potom AZNP Škoda bez vysvětlení od soutěže odstoupil a vůz pojmenoval Favorit?

Děkuji Vám ještě jednou za zodpovězení otázek.  
Tomáš Rosenkranz

## Příloha č. 6: Škoda 110 R



## Příloha č. 7: Škoda 110 R





## **Příloha č. 8: Škoda 105**



### **Příloha č. 9: Škoda 105 zezadu**



### **Příloha č. 10: Škoda 130**





## Příloha č. 11: Škoda Garde



## Příloha č. 12: Škoda Rapid



## Příloha č. 13: Škoda 130 RS





## Příloha č. 14: MTX 160 RS



## Příloha č. 15: Škoda 130 LR

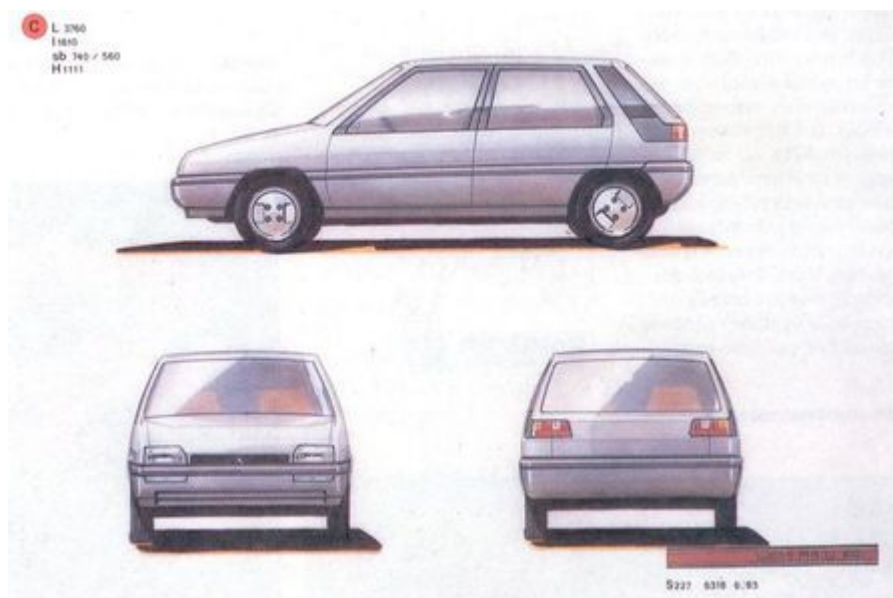


## Příloha č. 16: Škoda 200 RS





## Příloha č. 17: Bertoneho návrh vozu Š Favorit



## Příloha č. 18: Kindlův návrh nové škodovky



## **Příloha č. 19: Prototyp vozu Favorit**



## **Příloha č. 20: Prototyp kupé vozu Favorit**





## **Příloha č. 21: Škoda Favorit**



## **Příloha č. 22: Rapid v provedení kabriolet**



The 130 Rapid Cabriolet





## Příloha č. 23: Tatra 613



Od roku 1984  
se vyráběla  
inovovaná  
Tatra 613-3  
s upravenou přídí  
a rozměrnými  
nárazníky z plastů.

